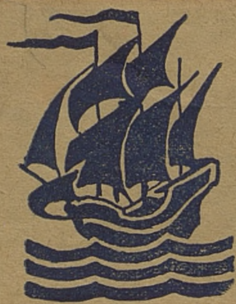
CENA 50.— zł



Morski Przegląd Gospodarczy





ORGAN GOSPODARCZY POLSKIEGO WYBRZEŻA

Nr 1 (32) | Gdańsk/Gdynia, styczeń 1949 r. | Rok IV





Dla statków handlowych
tankowców,
kutrów,
straży celnej,
statków żeglugi przybrzeżnej
i rzecznej,
łodzi patrolowych, motorówek,
statków ratowniczych i t.p.

Reflektory

zwiększają bezpieczeństwo
nocnej żeglugi
w porcie usprawniają przeładunki

dostarcza w krótkich terminach

CENTRALA HANDLOWA PRZEMYSŁU ELEKTROTECHNICZNEGO

PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE WYODRĘBNIONE

BIURO SPRZEDAŻY APARATÓW ELEKTRYCZNYCH

WARSZAWA, ul. KAŁUSZYŃSKA 4 TEL. PRAGA 45-05, 46-06

CENA 50.— zł



Morski Przegląd Gospodarczy



ORGAN GOSPODARCZY POLSKIEGO WYBRZEŻA

Nr 1 (32) | Gdańsk/Gdynia, styczeń 1949 r. | Rok IV

Bolesław Polkowski

Zespół portowy Gdańsk/Gdynia w roku 1948

OBROTY PORTOWE

Wyrazem wyników pracy zespołu portowego GD są obroty towarowe w handlu zagranicznym.

Ogólny obrót towarowy Gdańska i Gdyni wynosi — 12.731 tys. ton. Stanowi to dalszy, bardzo poważny postęp, świadczący o rozwoju i znaczeniu gospodarczym zespołu portowego GD.

Rok 1947, który uważać należy za pierwszy rok normalnej pracy portowej po wojnie, wykazał się obrotem — 9.690 tys. ton. Obrót 1948 roku jest o 3 miliardy ton większy, co stanowi 31%.

Jeżeli cały obrót rozbijemy na wywóz i przywóz otrzymamy dla wywozu — 10.205 tys. ton, dla przywozu 2.526 tys. ton.

Stosunek pomiędzy wielkością wywozu i przywozu wynika z konstrukcji wandlu zagranicznego Polski w ogóle, a przez porty w szczególności, jeżeli chodzi o stronę ilościową towarów.

W porównaniu do roku 1947 wywóz wzrósł o 48%, tj. z 6.893 tys. ton na 10.205 tys. ton.

Przeciwne zjawisko obserwujemy w odniesieniu do przywozu, który zmalał w swojej ilości z 2.797 tys. ton w 1947 r. do 2.526 tys. ton w 1948 r. czyli o 10%.

Interesująco przedstawia się układ drobnicy i towarów masowych w obrotach portowych. Ogółem biorąc drobnica stanowi 1.244 tys. ton, czyli blisko 10% ogólnego obrotu.

W wywozie jednak drobnica zajmuje zaledwie 7% obrotu, w przywozie natomiast 23%.

Bezwzględne liczby, dotyczące drobnicy w wywozie i przywozie są raczej zbliżone do siebie. W wywozie 1948 r. mieliśmy drobnicy 665 tys. t., w przywozie — 579 tys. ton. Różnice zatym wielkości wywozu, a przywozu pozostają pod wpływem ilości towarów masowych, gdzie główną rolę odgrywa węgiel.

Masowe towary wywozu (w tysiącach ton) przedstawiają się następująco:

węgiel i koks	8897
węgiel bunkrowy	440
zboże	100
drewno	103
Ogółem masowe	9540

Na drobnicę składa się długa lista towarów, z których wymienimy najważniejsze; — podając wagę w tysiącach ton

cement	166
cukier	133
sól	30
soda	16
biel cynkowa	9
wyroby metalowe	99
drut	13
ziemniaki	22
jaja ptactwa	9
inne towary	129
ogółem drobnica	665

Przechodząc do **przywozu,** zestawiamy **towary masowe,** biorąc w tysiącach ton:

rudy, piryty	1451
fosforyty, apatyty	149
zboże	183
ropa i prod. destyl. ropy	133
drewno	31
ogółem masowo	1947

Lista najważniejszych **towarów drobnicowych w przywozie** przedstawiają się w tysiącach ton jak następuje:

żużle Thomasa	80
saletra i azotniak	10
kopra	42
nasiona oleiste	5
bawełna	85
wełna	28
juta	8
skóry surowe	19
celuloza	45
papier i makulatura	9
metale i wyroby met.	45
maszyny, narzędzia oraz sprzęt elektrotechniczny	23
pojazdy mechniczne	18
ryby świeże	7
śledzie	23
inne towary	132
ogółem drobnica	579

Poza tym przywieziono — 8038 sztuk zwierząt żywych, w tym 7453 koni.

TRANZYT

Tranzyt odgrywa poważną rolę w zespole portowym GD. Zaplecze portowe sięga poza Polskę, przede wszystkim do Czechosłowacji, mającej interes w tym, żeby w handlu zamorskim korzystać z portów polskich. Następnie do dalszego już zaplecza należą kraje basenu naddunajskiego. Tranzyt przez porty z tych krajów i do nich będąc jeszcze w stadium początkowym, jest bardzo nieznaczny.

Ogólna cyfra tranzytu mierzy się 874 tys. ton. Sumy, dotyczące tranzytu są już wyliczone do danych ogólnych obrotu portów.

Tranzyt w kierunku z lądu na morze, tj. eksportowy wynosi 6 0tys. ton, w kierunku przeciwnym — 814 tys. ton. Głównymi pozycjami jest ruda i bawełna.

W ogólnym obrocie portowym tranzyt stanowi 7%, w wywozie zaledwie 0,6%, zato w przywozie blisko 33%.

Terytorialny podział tranzytu na Gdańsk i Gdynię daje liczby zbliżone do siebie: Gdańsk 490 tys. ton, Gdynia 384 tys. ton.

W porównaniu do roku 47 tranzyt wzrósł, w roku 1947 wynosił bowiem 781 tysięcy ton.

ROLA KAŻDEGO Z OBSZARÓW PORTOWYCH

Aczkolwiek Gdańsk i Gdynia stanowią jeden zespół portowy, interesującym jest przedstawienie osobno obrotów poszczególnych obszarów portowych Gdańska i Gdyni.

Obrót ogólny rozkłada się na Gdańsk i Gdynię prawie równomiernie co do ilości towarów, z nieznaczną przewagą Gdańska w stosunku 52 do 48.

Obydwa kierunki obrotu towarowego, tj. wywóz i przywóz rozkładają się na Gdańsk i Gdynię prawie zupełnie w wymienionym stosunku.

Oczywiście każdy z obszarów portowych, jak również i poszczególne baseny i nadbrzeża w portach mają swoją daleko idącą specjalizację. Ogólnie rzecz biorąc, większość drobnicy, zarówno w przywozie jak i w wywozie przechodzi przez Gdynię, — podczas gdy ilość towarów masowych, wywiezionych i przywiezionych jest większa w Gdańsku. Zagadnienie specjalizacji portów jest naogół znane, a przedstawienie wyników w roku 1948 wymagałoby specjalnego opracowania.

RUCH STATKÓW

Równolegle ze wzrostem obrotów towarowych zespołu portowego GD należy zanotować wzmożony ruch statków.

W roku 1948 weszło 5.617 statków do obu portów, reprezentując 5.824 tys. ton regestrowych netto. W porównaniu do roku 1947, kiedy do portu weszło 4.358 statków o tonażu 4.488 tys. NRT, wzrost wynosi 30%.

Rozbijając obrót statków na porty, stwierdzamy, że do Gdańska weszło 2.631 statków o pojemności 2.685 NRT, do Gdyni zaś weszło 2.986 statków o pojemności 3.139 NRT.

W przybliżeniu taka sama ilość statków opuściła porty.

Najciekawszym jednak momentem w ruchu statków niewątpliwie jest ich bandera. Na pierwszym miejscu — (uwzględniając sumę tonażu statków w obu portach) figuruje bandera szwedzka, pod którą weszło 1.962 statki o tonażu 1.183 tys. NRT, co stanowi 21% ogólnego tonażu statków na wejściu.

Bezpośrednio na drugim miejscu występuje bandera duńska — 1.168 statków o tonażu 1.147 tys, NRT, tj. 20%.

Bandera polska w r. 1948 wysunęła się na 3 miejsce. — Weszło 613 statków — 821 tys. NRT, tj. 13% ogólnego tonażu na wejściu.

Na dalszym miejscu jest bandera fińska — 680 statków — 665 tys. NRT — 11%.

Bandera radziecka — 273 statki — 458 tys. NRT — 8%.

Bandera norweska — 414 statków — 441 tys. NRT — 8 procent.

Bandera USA — 63 statki — 279 tys. NRT — 5%.

Bandera angielska — 129 statków — 186 tys. NRT — 3%.

Bandera włoska — 44 statki — 161 tys. NRT — 3%.

Bandera panamska — 42 statki — 121 tys. NRT — 2%.

Pozostałe bandery — argentyńska, bułgarska, francuska, grecka, holenderska, islandzka, jugosłowiańska, kanadyjska niemiecka, szwajcarska, belgijska, turecka, honduraska, w sumie reprezentują 6% ogólnego tonażu statków na wejściu.

PORT I JEGO URZĄDZENIA

Kosztem przeszło 2 miliardów złotych w roku 1948 prowadzone były roboty inwestycyjne na terenie zespołu portowego Gdańsk - Gdynia, które w rezultacie powiększyły zdolność przepustową obu portów.

Zainteresowani obrotami portowymi znajdą tu kilka najbardziej charakterystycznych danych, dotyczących ilości podstawowych elementów zagospodarowania portu.

Ogólna długość **nabrzeży** w Gdańsku i Gdyni wynosi — 23.000 m, z tego w Gdańsku 14.000 m., w Gdyni 9.000 m. Nie wszystkie istniejące nabrzeża znajdują się obecnie w eksploatacji ze względu na to, że niektóre części portu, szczególnie w Gdańsku, nie są jeszcze doprowadzone do stanu używalności. Z tego też względu, ważniejszą jest długość nabrzeży w eksploatacji, wynosząca 12.800 m. z tego w Gdańsku 6.300 m. i w Gdyni 6.500 m.

Urządzeń przeładunkowych na dzień 1 stycznia 1949 roku w zespole portowym było 112, w tym w Gdańsku — 50 i w Gdyni 62.

Mamy następujące typy urządzeń przeładunkowych:

Taśmowce — 5 szt. z tego 3 w Gdańsku — 2 w Gdyni.

Dźwigi mostowe — 5 szt. z tego 3 w Gdańsku, 2 w Gdyni.

Dźwigów ogółem 100 w obu portach.

Elewator zbożowy, pływający — 1 w Gdańsku.

Bunkrowiec — 1 w Gdyni.

Dziesięc z powyżej wymienionych urządzeń przeładunkowych znajdowało się obecnie w remoncie.

Należy stwierdzić, że liczba dźwigów w zespole portowym GD. jest wyraźnie niedostateczna. Dźwigi pracują ponad normę. Zwiększenie ilości dźwigów jest przewidziane zarówno w roku 1949, jak i w planie 6-letnim. Obok remontów kapitalnych, instalacji nowych urządzeń przeładunkowych, — najważniejszą jest sprawa ich modernizacji.

Magazyny portowe w zespole GD mierzą się ogólną powierzchnią 262.000 m. kw. — Ogółem jest 70 magazynów i budynków do składowania (z tym, że niektóre zespoły małych szop i budynków policzono jako jeden obiekt).

Hangary manipulacyjne są przedmiotem największego zainteresowania ze strony „toworu". Będąc magazynami I linii, odgrywają one pierwszorzędną rolę przy przeładunku towarów.

Ogólna powierzchnia 35 hangarów w Gdańsku i Gdyni wynosi 160.000 m. kw. W tym 22 hangary w Gdańsku o powierzchni 60.000 m. kw. i 13 hangarów w Gdyni o powierzchni 100.000 m. kw. Wymienione hangary stanowią własność Gdańskiego Urzędu Morskiego, prowadzone są przez „Portorob", częściowo są wydzierżawione innym przedsiębiorstwom.

Poza tym istnieje 10 magazynów o ogólnej powierzchni 28.000 m. kw. nie będących własnością Gdańskiego Urzędu Morskiego.

Gdynia posiada 6 magazynów II linii o powierzchni 35.000 m. kw.

Wymienić również należy następujące magazyny i budynki o charakterze specjalnym:

Chłodnia Portowa w Gdyni; magazyny i budynki rybne w Gdyni.

Chłodnia Rybna w Gdyni.

Elewatory Zbożowe w Gdańsku i Gdyni.

Zbiorniki na melassę, ropę smary i olej w Gdańsku i w Gdyni.

* * *

W roku 1949 przewidziana jest dalsza rozbudowa i odbudowa magazynów portowych, o ogólnej powierzchni 30.000 m. kw., z tego w Gdańsku 5 magazynów o powierzchni 13.500 m. kw. i w Gdyni 4 magazyny (względnie części magazynów) o powierzchni 16.500 m. kw.

Charakteryzując liczebny stan magazynów trzeba wskazać na stały brak powierzchni magazynowej. Brak ten przy periodycznych nawałach towarów występuje niekiedy bardzo ostro, do tego stopnia, że miały miejsce wypadki składania towarów o charakterze typowo magazynowym na nabrzeżach pod przykryciem plandek.

Ciężką sytuację magazynową pogarsza fakt przetrzymywania w magazynach towarów przez okres zbyt długi. Okresy te dochodzą nieraz do kilku miesięcy. Należałoby wszelkimi drogami dążyć do tego, ażeby towar eksportowy przybywał do portów na krótko przed odejściem statków, tymczasem niektóre gałęzie przemysłu traktują magazyny portowe, jako swoje składy fabryczne. To samo dotyczy niektórych towarów importowanych. Wprowadzenie wzrastających opłat za magazynowanie w zależności od czasu składowania być może spowodowałoby zajęcie innego stanowiska przez wymienionych.

* * *

Artykuł niniejszy, oparty na danych cyfrowych Gdańskiego Urzędu Morskiego, miał na celu danie charakterystyki niektórych podstawowych zagadnień związanych z pracą naszych portów. Autor zdaje sobie sprawę, że niektóre zagadnienia nie zostały wyczerpane, niektóre w ogóle nie zostały poruszone.

K. A. Męclewski.

Rok 1948 w rybołówstwie morskim

FLOTA BAŁTYCKA I RYBACY

Źródeł obecnego rozwoju naszego rybołówstwa bałtyckiego należy szukać w zmianach geopolitycznych, jakie objęły Polskę w wyniku drugiej wojny światowej. Przesunięcie naszych granic lądowych na zachód — ogromne rozszerzenie na wschód i zachód naszych granic morskich wraz z uzyskaniem licznych baz rybackich dało nam podstawy do szybkiej rozbudowy floty rybackiej i remontowania wielu jednostek, wydobywanych przez rybaków z wody. Rozbudowa floty w krótkim czasie przekroczyła tempo przedwojenne, pociągając za sobą przekroczenie cyfr w ilustrujących wszystkie działy rybołówstwa.

Lata powojenne łącznie z rokiem 1948 mają w rybołówstwie morskim tę jedną cechę wspólną — charakterystyczną i dla innych działów naszej gospodarki — gwałtowny, wyprzedzający plany roz-

rost we wszystkich kamórkach — w ilości taboru, ilości rybaków, wynikach połowów, rozbudowie sieci rozdzielczej, w zawarciu nieistniejących przed wojną umów o eksport ryby.

W roku 1937 mieliśmy 1822 rybaków i 160 kutrów rybackich. Lata powojenne pozwoliły nam wkrótce na zdystansowanie tych osiągnięć. W r. 1947 mieliśmy 246 kutrów (z tego w okręgu Gdynia 165, w okręgu Szczecin 81), 350 łodzi motorowych (okręg Gdynia — 147) i 1429 łodzi wiosłowo - żaglowych — (okręg Gdynia — 1010). W ciągu następnego roku stan ten wykazał dalekoidące zmiany: — ilość kutrów powiększyła się o 98 sztuk, dochodząc do 344 sztuk; ilość łodzi motorowych wzrosła o 94 dochodząc do 444 łodzi, liczba łodzi wiosłowo - żaglowych powiększyła się o 100 sztuk, dochodząc do 1529 sztuk.

Tak wielka ilość taboru wymagała odpowiedniej ilości rybaków, obsługujących go. Z 3704 w 1947 roku liczba rybaków wzrosła do końca 1948 r. do 4.451 (wzrost o 747 osób).

Charakterystyczny dla naszego powojennego rybołówstwa bałtyckiego rozwój, — wskazujący znaczną przewagę terenów wybrzeża środkowego nad innymi odcinkami wybrzeża, zachował się i w ciągu 1948 roku. Na 98 kutrów, jakie nam przybyły w ciągu roku, 70 zostało zapisanych w okręgu rybackim Gdynia, a tylko 20 w okręgu szczecińskim; podobnie sprawa ma się z łodziami wiosłowymi, gdyż na 100 łodzi wiosłowych 70 zostało zarejestrowanych w okręgu gdyńskim. Wyjątek stanowiło w ubiegłym roku rybołówstwo łodziami motorowymi, gdyż na 94 nowe łodzie motorowe 63 zostały w eksploatacji rybaków okręgu szczecińskiego. Ten stan rzeczy łącznie z podobnym wzrostem taboru rybackiego w poprzednich latach miał swe głębokie konsekwencje w rozdziale połowów bałtyckich i kształtowaniu się sytuacji na rynku rybnym.

POŁOWY PRZYBRZEŻNE I PEŁNOMORSKIE

W ciągu roku rybołówstwo bałtyckie całego Wybrzeża dało gospodarce narodowej 38.174 ton ryb. W porównaniu z rokiem 1947, kiedy złowiono 33.454 ton ryb, oznacza to wzrost połowów o 4.864 ton. Mimo to plan połowów na rok 1948, przewidujący złowienie 42 tys. ton ryb, został wykonany jedynie w 91,2%, co wywołane zostało poważnym spadkiem ilości złowionej ryby w drugiej części roku. Od stycznia do maja 1948 roku na jeden kuter przypadało przeciętnie 21 — 26 ton złowionych ryb, w listopadzie zaś przeciętna ta spadła do zaledwie 3 ton. Pierwsze pięć miesięcy roku dało nam 66%, a więc dokładnie dwie trzecie całorocznych połowów.

Na przestrzeni całego roku połowy bałtyckie (według poszczególnych miesięcy) przedstawiały się następująco: styczeń 3667 t, luty 4482 t, marzec 4236 t, kwiecień 5964 t, maj 3524 t, czerwiec 3150 t, lipiec 2783 t, sierpień 2534 t, wrzesień 2167 t, październik 2032 t, listopad 1677 t, grudzień 1990 ton. Połowy dorsza, stanowiące zwykle od 80 do 90% ogólnej ilości naszych połowów bałtyckich, w poszczególnych miesiącach wypadły następująco: styczeń 3462 t, luty 4268 t, marzec 3848 t, kwiecień 5097 t, maj 2900 t, czerwiec 2674 t, lipiec 2331 t, sierpień 210 3t, wrzesień 1576 t, październik 1523 t, listopad 1146 t, grudzień — 1493 tony. Tak więc w stosunku do miesiąca najlepszych połowów dorsza, jakim był w 1948 roku kwiecień, połowy wykazały w miesiącu najsłabszym spadek o 75%, a przeciętnie w drugim półroczu do 00%.

Tak gwałtowny spadek połowów dorsza wpłynął w poważnym stopniu na nasz rynek wewnętrzny i eksportowy, w znacznie jednak mniejszym stopniu zaznaczył się w zachodniej części naszego wybrzeża ,gdzie przebieg „kryzysu dorsza" był znacznie łagodniejszy, połowy bowiem tylko w listopadzie spadły o mniej więcej 60%, w pozostałych zaś miesiącach drugiego półrocza spadek połowów dorsza w okręgu szczecińskim wahał się tylko od 10 do 40%.

Podobnie jak w latach ubiegłych, zaznaczył się charakterystyczny podział naszego rybołówstwa morskiego na część zachodnią i wschodnią nie tylko pod względem ilości dostarczonej ryby, ale i pod względem jakości. O ile w okręgu gdyńskim 70 — 90% ogólnej ilości połowów stanowił dorsz, o tyle w okręgu szczecińskim dorsz zajmował tylko od 25 — 60% ogólnej ilości połowów, dając w pozostałej części ogromne ilości ryby zalewowej — węgorza, szczupaka, sandacza, nie mówiąc o wielkich ilościach płoci. W dostawie tych ryb szlachetnych nasze rybołówstwo zachodniego wybrzeża zajmowało pozycję dominującą, stając się głównym dostawcą tych ryb dla rynku krajowego, a później i eksportowego (głównie Czechosłowacja).

ZAOPATRZENIE W RYBĘ RYNKU WEWNĘTRZNEGO I EKSPORTOWEGO

Przedwojenne nasze połowy wynoszące na Bałtyku w okresie największej koniunktury (1939 r.) 11.650 ton ryb, a w roku 1938, który można przyjąć jako rok przeciętny, 6250 ton, nie zaspokajały całkowitego naszego zapotrzebowania na rybę morską, co powodowało konieczność importowania wielkich ilości tego artykułu spożywczego. Po wojnie, już w roku 1946, powstała sytuacja odwrotna: — sprzyjające połowy dały nam ilość ryb nieproporcjonalnie wielką do naszych możliwości transportowych i rozdzielczych, co spowodowało nawet w 1947 roku konieczność ograniczenia połowów w miesiącach letnich.

W roku 1948 sytuacja pod tym względem uległa radykalnej zmianie. Współpraca władz rybackich z koleją pozwoliła na dalekoidące usprawnienie przewozu ryb w głąb kraju — na zaspokojenie najważniejszych potrzeb przedsiębiorców, a odpowiednia ilość wagonów - chłodni

i sklepów rybnych wraz z pewną propagandą pozwoliła na rozprowadzenie w kraju dużych ilości ryb.

Z pomocą przy zużytkowaniu łowionego w wielkich ilościach dorsza przybył nasz handel zagraniczny, który zawarł kilka umów na eksport dorsza w różnych postaciach do Czechosłowacji i Niemiec. W marcu 1948 r. Centrala Rybna podpisała umowę na dostawę do Radzieckiej Strefy Okupacyjnej Niemiec 10.000 ton dorsza świeżego patroszonego z głowami wzgl. solonego, w sierpniu zaś ta sama instytucja podpisała nomą umowę na dostawę dalszych 20.000 ton dorsza. Trwający eksport wysokogatunkowych ryb słodkowodnych do Czechosłowacji jak również eksport łososia do Anglii wywołały zrozumiałe ożywienie na naszych rynkach rybnych, nie wyłączając mało ruchliwego dotąd pod względem handlowym — przemysłu konserwowego. Wszystkie te umowy, zawarte po raz pierwszy w historii rybołówstwa polskiego, nieznane w naszej gospodarce międzywojennej, zapoczątkowały okres głębokiej „prosperity" w naszym handlu rybnym. — Niestety, prawa natury wprowadziły trochę zamieszania do tego pomyślnie rozwijającego się obrazu, spadek bowiem połowów wywołał poważne trudności w zaopatrywaniu rynków. Ustalenie ponad 30.000 tonowej kwoty eksportowej dorsza do samej tylko radzieckiej strefy okupacyjnej Niemiec oparte było na dość równomiernie rozwijających się połowach w roku 1947, jak również na podstawie pierwszych kilku miesięcy 1948 r. Załamanie się dostawy dorsza na rynek naskutek gwałtownego, prawie 60% spadku połowów, zachwiało regularnością eksportu, który utrzymywany był odtąd z największym wysiłkiem.

W międzypaństwowych umowach handlowych chodzi niemal zawsze o pozyskanie klienta na dłuższy okres, gdyż tylko długofalowa współpraca daje właściwe wyniki dla dostawcy i opłaca poczynienie potrzebnych dla utrzymania eksportu inwestycji. Wartość naszego eksportu ryb była tym większa, iż Polska nie należała dotąd do państw — eksporterów rybnych, a kontraktując tak poważne ilości ryb, stała się — w pewnej proporcji — partnerem w skali europejskiej. Biorąc pod uwagę ogólną sytuację gospodarczą naszego kraju i oparcie naszej wymiany handlowej w początkowych latach rozwoju powojennego głównie na eksport węgla, musieliśmy za wszelką cenę utrzymywać możliwości eksportu innych artykułów, a szczególnie tego rodzaju, co ryba morska. Nic więc dziwnego, iż zaopatrywanie rynków zagranicznych i dotrzymywania umów handlowych odbywało się niejednokrotnie z ograniczeniem dostawy ryb na rynek wewnętrzny. Eksportując dorsza patroszonego lub bez głów uzyskuje się odpadki, nie wliczane przecież do wagi eksportowej, toteż w efekcie wywoziliśmy w wielu miesiącach nawet ponad 60% miesięcznych połowów (w sierpniu 1948 roku dwie instytucje, Centrala Rybna i Arka, wyeksportowały do Niemiec 764 t dorsza, w listopadzie zaś całkowity nasz eksport — wraz z konserwami — wyniósł 1029 ton ryb).

IMPORT I WYNIKI POŁOWÓW DALEKOMORSKICH

Obraz sytuacji na polskim rynku rybnym nie byłby pełen, gdybyśmy nie uwzględnili dostaw ryby z polskich połowów dalekomorskich oraz dostaw importowych. Połowy dalekomorskie, stanowiące osobny rozdział polskiego rybołówstwa morskiego, dały nam w ubiegłym roku poważną, biorąc pod uwagę stadium rozwoju tej gałęzi rybołówstwa, ilość ryb wynoszącą — 10.012 ton, w tym 6.400 ton śledzia z połowów własnych. Ilość ta jest wyższa od ilości zaplanowanej, wynoszącej — 9.100 ton. Tym samym w rybołówstwie dalekomorskim osiągnęliśmy górną granicę połowów przedwojennych, wynoszącą — przy znacznie powiększonej liczbie trawlerów — również około 10 tysięcy t ryb, głównie śledzi.

Mimo tak pomyślnych połowów, które dały nam w sumie (połowy bałtyckie i dalekomorskie) — 48.328 t ryb, w dalszym ciągu importowaliśmy ryby. Import ten był częściowo importem przymusowym z krajów, którym oddawaliśmy węgiel, a dla których ryb stanowia zasadnicze bogactwo narodowe i eksportowe (Norwegia, Szwecja). Poza śledziami, dla których posiadamy w kraju duże możliwości zbytu, przywieźliśmy sporo szprotów, łowionych na naszych wodach w stosunkowo niewielkiej ilości. Importowlaiśmy w ciagu 1948 roku 27.333 t ryb, głównie śledzi świeżych i solonych. W porównaniu z rokiem 1947, kiedy to importowaliśmy 33.400 ton ryb, import zeszłoroczny jest mniejszy, co jest faktem niewątpliwie dodatnim.

Ogólna suma ryb, jaka została rzucona w ciągu roku na nasz rynek, obejmująca połowy własne i import, wyniosła 75.683 tony.

INWESTYCJE I AKTYWIZACJA POŁOWÓW

Omawiając sytuację polskiego rybołówstwa w roku 1948 nie sposób pominąć ważniejszych inwestycji, które stwarzają podstawy pod właściwy rozwój rybołówstwa w latach następnych, rozwój nie tylko ilościowy, ale i jakościowy, pozwala bowiem na zaktywizowanie pod względem rybackim niewykorzystanych dotąd całkowicie portów Pomorza Zachodniego. Ten program będzie miał swą wielką rolę dla aktywizacji połowów których konieczność wyłoniła się w związku ze spadkiem połowów dorsza na łowisku gdyńskim, zaopatrującym w 75% nasz rynek dorszowy.

Inwestycją najpoważniejszą i mogącą odegrać dużą rolę w rozwoju rybołówstwa bałtyckiego na zachodnim krańcu naszego Wybrzeża, jest budowa portu w Kazimierzowie. Wprawdzie ta ogromna inwestycja czyniona jest z myślą

o stworzeniu bazy dla rybołówstwa dalekomorskiego — jednak urządzenia jej będą służyły również rybołówstwu bałtyckiemu, a przez osadzenie przy porcie odpowiedniego aparatu administracyjnego stworzą korzystną atmosferę dla całego rybołówstwa i wywołują większe zainteresowanie tymi terenami rybaków, przedsiębiorców i kupców rybnych.

Niemniejszą rolę mieć będzie tworząca się wzdłuż całego wybrzeża morskiego sieć chłodni rybnych. W ciągu ub. roku rozpoczęto względnie kontynuowano prace przy budowie chłodni rybnych w Gdyni, Władysławowie (na ukończeniu), Kołobrzegu, Ustce i Świnoujściu. Całkowicie zakończono budowę chłodni rybnej w porcie Łebie. Uruchomienie wielkiej bazy rybackiej w Darłowie, doskonale wyposażonej w urządzenia pomocnicze, zamyka łańcuch ważniejszych zmian, wywołanych na naszym wybrzeżu przez planowe inwestycje.

Nowy duch wkradł się w ubiegłym okresie w samą technikę przygotowania połowów, co wraz z szeroko zakrojoną akcją szkoleniową da właściwe wyniki. W roku ubiegłym zaczęto mówić i poczyniono pierwsze przygotowania do prowadzenia systematycznych połowów badawczych, które dają dać rybakom nowe łowiska, właściwie określone na mapie, by w ten sposób zapobiec w przyszłości powtarzaniu się kryzysu rybnego, wywołanego zanikiem ryby na jedynym istniejącym łowisku. Wydaje się, iż tak inwestycje jak i akcja połowów próbnych, mające zabezpieczyć nasz rynek rybny przed kryzysami spowodowanymi brakiem ryby, przeprowadzone konsekwentnie muszą doprowadzić w najbliższym już okresie do przeniesienia punktu ciężkości rybołówstwa z Gdyni bardziej na zachód, do Darłowa i Kołobrzegu, przy pełniejszym niż dotąd wykorzystaniu Ustki i Łeby.

Z CZYM WCHODZIMY W ROK 1949

Przeprowadzoną tu analizę publicystyczną streścić można w następujących tezach:

Rok 1948 był rokiem nowego, wielkiego postępu ilościowego połowów bałtyckich i rozwoju tej gałęzi rybołówstwa; był okresem nowych — zasłużonych systematyczną pracę zwycięstw, jak również rokiem doświadczeń, które — potraktowane rozumnie — stworzą podstawę do nowych osiągnięć w okresie najbliższym. Rok 1948 był rokiem stosowania w rybołóstwie bałtyckim zasad socjalistycznej gospodarki planowej, które — podobnie jak we wszystkich działach polskiej gospodarki — zdały swój egzamin.

Stanisław Gawłowski.

Współzawodnictwo pracy w przemysłach portowo-morskich

Współzawodnictwo pracy zostało podjęte przez prawie wszystkie **zakłady przemysłowe Wybrzeża.** Ogólne jego znaczenie, zarówno dla współuczestników, jak i dla poszczególnych zakładów pracy w wykonaniu i przekroczeniu planu gospodarczego oraz dla całego ośrodka przemysłowego, jest jasne i dostatecznie znane. Ciekawie natomiast przedstawia się sprawa współzawodnictwa pracy w dziedzinach, przez swój specyficzny charakter, związanych z morzem i portami, stanowiących pierwszy lub końcowy etap pewnych procesów gospodarczych, a więc warunkujących ich normalny przebieg, decydujących o ich planowym wykonaniu lub przekroczeniu albo specjalnie morskich, jak żegluga, rybołówstwo morskie i związany z nim przemysł przetwórczy rybny.

Współzawodnictwo pracy w **przeładunkach morskich,** ma na celu zwiększenie przelotowości portów, skrócenie czasu załadunków i wyładunku, a więc usprawnienie pracy i zwiększenie obrotów portów. Niewątpliwie dzięki współzawodnictwu można było osiągnąć w roku 1948 ponad 16 milionów ton obrotu dla wszystkich portów polskich, przy około 13 milionach ton dla zespołu Gdańsk — Gdynia.

We współzawodnictwie w przeładunkach w porcie gdyńskim brało udział przeszło 2.800 osób, przy czym przeszło 50% tej liczby przekroczyło normę. To właśnie ilustruje w dostatecznej mierze powiązanie osiągniętych wyników z akcją współzawodnictwa pracy.

Specjalny charakter pracy **w żegludze i transporcie** morskim, stwarza konieczność bardzo dokładnego i precyzyjnego opracowania norm i regulaminu współzawodnictwa, i to tłumaczy, że w tej dziedzinie współzawodnictwo pracy nie zostało jeszcze wcałej rozciągłości wprowadzone.

W rybołówstwie i przemyśle rybnym sprawa współzawodnictwa ma też swoiste aspekty. Praca przemysłu przetwórczego rybnego uzależniona jest od dopływu surowca, co zwłaszcza w zakładach przetwórczych opartych na połowach krajowych nie gwarantuje ciągłości pracy i praktycznie uniemożliwia okresowe (miesięczne) określenie norm i wydajności. Obliczenia mogą być przeprowadzane tylko w okresach ruchu zakładu z pominięciem przestojów. Z tym zastrzeżeniem współzawodnictwo pracy w tych zakładach zostało wprowadzone, przy czym położono nacisk nie tylko na szybkość i wydajność pracy, lecz rów-

nież na staranność i jakość wykonania.

WSPÓŁZAWODNICTWO PRACY PRZY BUDOWIE RUDOWĘGLOWCÓW

W kwietniu ub. roku założona została stępka pierwszego statku. W kwietniu oddziały przystąpiły do szerokiej organizacji współzawodnictwa pracy. W czerwcu współzawodnictwo pracy ma już swój pełny zorganizowany bieg na wszystkich oddziałach, związanych z budową rudowęglowców.

W rezultacie średni procent wypełnienia normy na tych oddziałach wzrasta z kwietnia na maj i czerwiec jak poniżej:

Wypełnienie normy

Trasernia	143%	143%	170%
Kadłubowy I	126%	133%	146%
Kadłubowy II	143%	137%	161%
Kadłubowy III	151%	155%	156%
Wręgownia	132%	164%	180%
Kuźnia	153%	182%	183%
Spawalnia elektr.	144%	149%	160%

Efekt pracy jest widocznym znakiem i rezultatem ofiarnych wysiłków robotnika stoczniowego. Już na pierwszego czerwca zamontowano na pierwszym rudowęglowcu 332 tony materiału, miast planowanych 250 ton, na wszystkich jednostkach 710 ton miast 540 ton planowanych.

Ilość współzawodniczącycych na oddziałach pracujących bezpośrednio lub pośrednio na budowie rudowęglowców stale wzrasta, wyrażając się cyfrą: w czerwcu 2.096 pracowników, w lipcu 2.221, w sierpniu: 2 814 prac., we wrześniu: 3.022 pracowników.

Procent wypełniania normy z czerwca na wrzesień wzrósł:

Trasernia:	z 170% na 196%
Kadłubowy I:	z 146% na 148%
Kadłub. III:	z 156% na 173%
Wręgownia:	z 180% na 184%
Kuźnia:	z 183% na 187%
Niterski:	z 129% na 141%

Dzięki takiemu stosunkowi do pracy mieliśmy na pierwszego października na budowie rudowęglowców zamontowanych 2.130 ton materiału miast planowanych 2.070 ton, przy czym całkowita waga materiału przerobionego wynosi około 2.800 ton.

Współzawodnictwo pracy na stoczni Gdańskiej licząc obecnie 3.068 pracowników załogi stało się akcją masową. Jest wyrazem nowego świadomego stosunku robotnika do pracy. Jego rezultat w produkcji za 2 etapy trwania, to 9.000.000 zł oszczędności gospodarczych, 16 wzrostu zarobków robotniczych, przedwczesne wykonanie planu.

W rybołówstwie morskim współzawodnictwo pracy między kutrami ma kilka szczególnych momentów zarówno co do sposobów przeprowadzania, jak i praktycznych wniosków, jakie będzie można z niego wyciągnąć. Przede wszystkim w rybołówstwie morskim nie można określić bezwzględnej normy ilościowej wydajności. Wysokość połowów jest zmienna i uzależniona od szeregu warunków zewnętrznych. Jako normę można więc przyjąć tylko przeciętną połowów w danym okresie, osiągniętą przez zespół kutrów biorących udział w współzawodnictwie, i punktować przekroczenie tej przeciętnej. Tak też został opracowany regulamin współzawodnictwa w „ARCE", która zapoczątkowała współzawodnictwo pracy wśród załóg kutrowych. Położono duży nacisk, poza wynikami połowów, na dyscyplinę i organizację, dbałość o jednostkę pływającą, sprawy szkoleniowe oraz oszczędną gospodarkę paliwem, mającą na celu obniżenie kosztów eksploatacyjnych. Dużą korzyścią jaką odnieść może rybołówstwo morskie z akcji współzawodnictwa pracy jest możność, porównania eksploatowanych typów kutrów i używanego sprzętu rybackiego i nawigacyjnego. Ponieważ w rybołówstwie naszym pracują rozmaite typy statków (w pierwszym etapie współzawodnictwa pracy „Arki" brały udział kutry 3 typów), po pewnym czasie będzie można sklasyfikować ich zdolności połowowe i wyciągnąć z tego praktyczne wnioski. To samo dotyczy sprzętu. Takie współzawodnictwo pracy przynosi nie tylko korzyści indywidualne uczestnikom, lecz również staje się warunkiem postępu technicznego w dziedzinach, w których wydajność jednostki produkcyjnej, może być określona a priori tylko w pewnym przybliżeniu.

Mgr Z. Zaremba

Problem szkolnictwa morskiego

(artykuł dyskusyjny)

Nie trzeba chyba dowodzić, że zasadniczym elementem sprawnej organizacji polskiej pracy na morzu jest dziedzina szkolnictwa we wszystkich jego formach i pewnych szczeblach. Elementem, zasługującym na przyszłość bowiem naszego wysiłku w pracy na morzu należy w poważnym stopniu do zagadnień kadrowych, których rozwiązywanie leży w planie i zadaniach szkolnictwa.

Oceniając potrzeby naszej praktyki gospodarczej w żegludze, przemyśle wybrzeżowym, portowym aparacie usługowym i rybołówstwie

morskim można postawić ogólną zasadę, że przeżywamy okres olbrzymiego zapotrzebowania na wykwalifikowany element ludzki we wszystkich stadiach i etapach pracy na morzu. Nieliczny zespół kadrowy z czasów przedwojennych nie jest w stanie objąć całości, ze względu na swą liczebność a częściowo także i dlatego, że wychowany i wykształcony na wzorach omal że nie namiastkowych w stosunku do dzisiejszego stanu spraw morskich nie jest przystosowany do operowania w tak znacznie powiększonej skali.

SZKOLNICTWO ŚREDNIE

Jakkolwiek szkolnictwo podobnie jak wiele innych dziedzin organizacji pracy morskiej powstawało po wojnie w warunkach częściowej improwizacji, trzeba stwierdzić, że szkolnictwo typu średniego i niższego zostało postawione na właściwej linii organizacyjnej, i objęło już dzisiaj wszystkie najważniejsze dziedziny pracy morskiej. A więc, Państwowa Szkoła Morska z wydziałami: nawigacyjnym i mechanicznym (przejąwszy tradycje swojej pracy przed wojną) w pełni zaspokaja potrzeby marynarki handlowej, jeśli chodzi o narybek marynarski.

Celem zapewnienia dopływu wykwalifikowanych sił do przemysłu stoczniowego dwie szkoły średnie kształcą w tym kierunku młodzież: Gimnazjum Mechaniczne w Gdańsku i Publiczna Średnia Szkoła Metalowa w Gdyni. W obu tych szkołach pobiera naukę około 500 uczniów, którzy równocześnie odbywają praktykę w warsztatach stoczniowych. W ten sposób przemysł stoczniowy zapewnia sobie dopływ wykwalifikowanych sił technicznych. Gdyby tutaj zaznaczył się pewien nadmiar absolwentów — nie byłby on groźny ani trudny do zlikwidowania, gdyż tego rodzaju siły techniczne mogą być z powodzeniem zużytkowane przez każdą inną dziedzinę przemysłu metalowego. Osobną pozycję zajmuje Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku, będące jedyną tego rodzaju szkoła w Polsce na poziomie licealnym.

Brakowi fachowców w dziale produkcji rybnej zapobiega trzyletnie Państwowe Gimnazjum Przetwórstwa Rybnego w Sopocie. Szkoła ta pod względem programowym odpowiada kl. VIII, IX i X szkoły 11-letniej a absolwenci jej mają możność dalszego kształcenia się w 2-letnim liceum, którego świadectwo ukończenia stanowi z kolei podstawę do studiów wyższych na wydziałach matematyczno - przyrodniczych uniwersytetów i na politechnikach.

Poważną rolę w akcji przygotowywania młodego narybku pracowników morskich odgrywa Państwowe Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni, przyciągające młodzież z całego kraju drogą kursów przeszkoleniowych. Niezależnie od tego od listopada 1946 roku PCWM prowadzi Szkołę Rybaków Dalekomorskich, której pierwsi absolwenci pływają już jako młodzi rybacy we flocie dalekomorskiej. Program nauczania przewiduje w pierwszym roku 795 godzin wykładów i 620 godzin ćwiczeń praktycznych. Drugi rok uczeń poświęca płatnej praktyce na traulerze szkolnym i zdaje końcowe egzaminy. Szkoła ta — na razie dość nielicznie przez uczniów obsadzona — ma przed sobą wielką misję do spełnienia: mianowicie spolszczenie rybołówstwa dalekomorskiego, posługującego się z braku miejscowych sił fachowych rybakami zagranicznymi.

Jeśli chodzi o szkolnictwo średnie, to trzeba wspomnieć o liceach handlowych, przygotowujących absolwentów do pracy w firmach i instytucjach morskich, oraz o licznych kursach handlowo - ekonomicznych, prowadzonych czy to przez Koła Wychowanków SGH, czy to przez Izbę Przemysłowo - Handlową, czy przez inne instytucje. Na kursy te uczęszczają zaawansowani w praktyce pracownicy, którym brak przygotowania teoretycznego.

W dziale szkolnictwa wyższego Wydział Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej przygotowuje kadry inżynierskie w zakresie tej specjalności, a Instytut Higieny Morskiej i Tropikalnej daje możność medykom, posiadającym zamiłowania w tym kierunku pogłębić swą wiedzę. Na drodze impulsu w dużej mierze improwizacyjnego powstały także dwie wyższe szkoły handlowe: Wyższa Szkoła Handlu Morskiego w Sopocie i Akademia Handlu Zagranicznego w Szczecinie. Te dwie uczelnie — ich równoczesne istnienie i dostatecznie niewyjaśniony wciąż charakter — wymagają szerszego omówienia. Bo przede wszystkim należy sobie przypomnieć o istnieniu szeregu innych szkół handlowych w Polsce, które z powodzeniem mogłyby wprowadzić pewne przedmioty marynistyczne, lub nawet już wprowadziły. A jeśli chodzi o handel wyłącznie morski, to czyż jest on tak olbrzymią dziedziną pracy w gospodarce morskiej, żeby aż dwie uczelnie wyższe temu zagadnieniu poświęcić? Z pewnością nie. Jeśli w 45 roku organizatorzy tych szkół tak szeroko potraktowali jeden tylko wycinek gospodarki morskiej, dając mu aż dwie wyższe szkoły, to zaciążyły tu niewątpliwie tezy organizacyjne obowiązujące w państwach o strukturze wyłącznie kapitalistycznej, gdzie aparat usług portowych rozbija się na setki drobnych organizmów, nie dorównujących pod względem obrotowym instytucjom uspołecznionym, ale zdolne do wchłonięcia dużej ilości absolwentów wyższych szkół handlowych. Ponieważ jednak nie budzi chyba już dla nikogo wątpliwości fakt, że demokracja ludowa jest taką formą ustroju społecznego, która od kapitalizmu i liberalizmu przechodzi do gospodarki uspołecznionej i planowej — dlatego też wypuszczenie licz-

nych zastępów absolwentów szkół handlu morskiego w dzisiejszych czasach znaczne może budzić zastrzeżenia. Prawda, że jedna firma państwowa powstająca w miejsce dziesięciu prywatnych musi zatrudnić więcej pracowników na szczeblu kierowniczym niż jednego, ale w żadnym wypadku nie zatrudni ich dziesięciu.

W bieżącym roku szkolnym w WSHM w Sopocie przyjęto równe 300 słuchaczy. Jeśli ich odpadnie 20 proc. — a więcej odpadać nie powinno dyplom uzyska ponad 200 osób, które daremnie będą szukały zatrudnienia w spedycji, maklerstwie, shipchandlerce itd. A nie zapominajmy, że co roku będą się sypały zastępy absolwentów Akademii Szczecińskiej, i to nie byle jakich ablowentów, bo z tytułami magistra!

Dzisiaj, przy równoczesnej pracy trzech sektorów w portach, dodając do firm naprawdę portowych także niektóre urzędy i instytucje morskie, nie można ustalić możliwości zatrudnienia absolwentów tego rodzaju szkół na cyfrę większą od kilkudziesięciu w stosunku rocznym. Bo nowe etaty tworzy się z postępem życia, a życie nie postępuje tak szybko naprzód, żeby można było rocznie tworzyć kilkadziesiąt etatów. Co do wymiany personelu — bądźmy spokojni, że wymienimy go w ciągu najbliższych dwóch, trzech lat, a równocześnie nie zapominajmy o najróżniejszych kursach, gdzie się dokształca zawodowo i fachowo właśnie pracowników, posiadających braki w wykształceniu.

W tym stanie rzeczy, gdy zapotrzebowanie na tego rodzaju specjalistów w handlu morskim jest kilkakrotnie mniejsze od ich podaży, należy czym szybciej zwrócić uwagę na niebezpieczne zjawisko. Bo i to jest niebezpieczne, że absolwent szkoły nie znajdzie pracy w zakresie swej specjalności i będzie musiał się zadowolić jakąś inną, do której nie będzie posiadał przygotowania, i to, że rocznie społeczeństwo będzie traciło kilkaset młodych sił dla racjonalnego rynku pracy.

Jeśli nie może być mowy o połączeniu obu tych uczelni (chociaż było by to najszczęśliwsze rozwiązanie), warto pomyśleć nad racjonalnym uszeregowaniem ich wzajemnego stosunku programowego i hierarchicznego.

Niektórzy sądzą, że taki absolwent szkoły handlowej o typie morsko - transportowym będzie mógł pracować w urzędzie skarbowym, celnym, w administracji i w ogóle wszędzie. Sąd najzupełniej błędny. Tak jak marynarz nie zastąpi lotnika, tak handlowiec nigdy nie zastąpi prawnika. Administracja, skarbowość i pokrewne działy pracy państwowej wymagające nie tylko znajomości prawa, ale przede wszystkim metody prawniczego myślenia — pozostaną otwarte zawsze dla młodych kadr prawniczych.

W konkluzji naszych rozważań należy poddać w wątpliwość rzeczowość i celowość istnienia dwóch wyższych szkół handlowych na Wybrzeżu. Jedna i akademicka, starczyłaby najzupełniej. Zyskaliby na tym słuchacze, państwo zaoszczędziłoby niepotrzebnych kosztów, a społeczeństwo nie będzie się martwiło w przyszłości, co zrobić z technikami handlu morskiego „bez przydziału".

Zdajemy sobie sprawę, że poruszamy zagadnienie, które dla wielu jest nie do dyskusji. Czynimy to jednak — jak zwykle w podobnych razach — w przekonaniu o słuszności naszej tezy i w przekonaniu o konieczności przypomnienia tych zagadnień czynnikom, które zajmują się planowaniem w tym zakresie.

Rybołówstwo Morskie

ROK 1948 W OBROCIE RYBĄ

Obrót rybą w roku 1948 kształtował się głównie pod kątem widzenia potrzeb eksportowych. Od samego początku roku wykonywano rozpoczętą jeszcze w 1947 roku umowę eksportową z Austrią.

W marcu 1948 roku Centrala Rybna uzyskała gestię na dostawę do Radzieckiej Strefy Niemiec 10 tys. t dorsza świeżego, patroszonego z głowami wzgl. solonego. W sierpniu 1948 roku Centrala Rybna zawarła umowę ze Strefą Radziecką na dostawę dalszych 20 tys. ton dorsza. Ponadto C. R. ekspotrowała dorsza i ryby słodkowodne (zalewowe) do Czechosłowacji. Przez cały rok prowadzony był eksport łososia do Anglii. Rozpoczęto również dostawy konserw rybnych do Palestyny i podjęto próby eksportu do Egiptu. Umowy eksportowe a w szczególności dostawy do Strefy Radzieckiej stworzyły stałe i nieograniczone zapotrzebowanie na nasze ryby i przetwory rybne.

Począwszy od marca br. zapotrzebowanie przekraczało stale istniejące możliwości połowowe, tym bardziej, że jak wspomniano — począwszy od maja ub. roku połowy dorsza zmalały bardzo poważnie. Celem osiągnięcia połowów mogących zaspokoić zapotrzebowanie i umożliwiających wywiązanie się z umów eksportowych, podjęto kroki, mające za zadanie zwiększenie połowów. Jako naczelne zagadnienie w tej dziedzinie wysunęła się potrzeba uaktywnienia połowów próbnych na łowiskach dotychczas nie eksploatowanych, wyposażenia flotylli rybackiej w nowoczesny sprzęt (echosondy, radiotelefony) oraz zorganizowanie akcji współzawodnictwa pracy w rybołówstwie.

Inicjatywę w tym kierunku rzuciła „Arka", która może się już w tej dziedzinie wykazać pierwszymi sukcesami. Wyniki cyfrowe przetwórstwa i obrotu rybnego w okresie sprawozdawczym przedstawiają się następująco: (dane odnoszą się jedynie do MUR Gdynia) ze złowionych i wyładowanych przez jednostki flotylli rybackiej na terenie MUR Gdynia w połowach bałtyckich i dalekomorskich ca. 38.280 ton oddano do przetwórstwa (bez surowca z importu i surowca słodkowodnego) — 15.850 ton — ca 41 proc. w stosunku do całości połowów.

W tym oddano na:

wędzenie	5.479 t	— 14,2%
solenie	9.442 t	— 24,4%
konserwy	929 t	— 2,4%

Ilość zakładów przetwórczych — czynnych w dniu 31. 12. 1947 — 63 zatrudniających 2452 pracowników.

Ilość zakładów przetwórczych — czynnych w dniu 31. 12. 1948 — 52 zatrudniających 3483 pracowników.

Eksportowano z połowów MUR — Gdynia 17.025 ton ryb i przetworów rybnych (łącznie z połowami wyładowanymi zagranicą).

Pewne niewielkie stosunkowo ilości ryb ekspotrowano w II-gim półroczu 1948 roku ze Szczecina i Kołobrzegu. Wywóz ten w IV kwartale ubiegłego roku wyniósł ca 123 tony. W stosunku do połowów całego wybrzeża w wysokości 48.328 ton wywieziono ca 35% ryb. Ponieważ większość ryb eksportowano w formie patroszonej oraz konserw rybnych — można przyjąć, że wywieziono w tym czasie 50 — 60% wagi ryb świeżych. Eksport w tych rozmiarach przewyższył pod względem ilości wywóz w 194 7roku niemal 9 razy, zaś nie ma precedensu w całej historii naszego rybołówstwa.

Import w roku 1948 zmniejszył się nieco w stosunku do roku poprzedniego, osiągnął on 27.355 ton, z tego 20.942 przez MUR Gdynia i 6.413 ton przez MUR Szczecin. W skład przywozu wchodziły przeważnie śledzie solone i świeże. W roku 1947 sprowadzono ogółem ca 33.400 ton ryb.

Pod względem organizacyjnym w aparacie przetwórstwa i zbytu zaszły daleko idące zmiany. Nastąpiło scalenie się sektora spółdzielczego z sektorem państwowym w ramach spółdzielczo - państwowej Centrali Rybnej.

Spółdzielnie rybackie przekształcają się na działalność połowową. — Statut rybackiej spółdzielni połowowej jest w ostatnim stadium opracowywania.

Należy zanotować rozwój państwowych przedsiębiorstw połowów dalekomorskich „Dalmor" i bałtyckich — „Arka" (która w roku sprawozdawczym założyła 2 nowe bazy w Kołobrzegu i Darłowie) oraz rozpoczęcie na dużą skalę produkcji konserw rybnych w zakładach P. Z. P. K.

Rybacy i stan flotylli rybackiej w roku 1948

Ilość rybaków zarejestrowanych w dniu 31. 12. 1947 wynosiła (na terenie obecnego MUR)

Gdynia	2.592
Szczecin	1.112
Razem	3.704

W dniu 31. 12. 1948 roku było zarejestrowanych rybaków na terenie MUR:

Gdynia	3.191
Szczecin	1.260
Razem	4.451

W okresie roku 1948 przybyło więc na terenie wybrzeża 747 rybaków morskich.

Stan taboru zarejestrowanego na dzień 31. 12. 1947 wynosił:

	MUR Gd.	MUR Sz.	Raz.
trawlerów	25	—	25
kutrów	165	81	246
łodzi motor.	147	203	350
łodzi wosłw.	1.010	411	1.429

W dniu 31. 12. 1948 stan ten wynosił:

	MUR Gd.	MUR Sz.	Raz.
trawlerów	31	—	31
kutrów	235	109	344
łodzi motor.	178	266	444
łodzi wiosłow.	1.080	440	1.529

W okresie rocznym weszło więc do eksploatacji na terenie całego wybrzeża:

trawlerów	6
kutrów	98
łodzi motor.	94
łodzi wiosłowych	100

REALIZACJA PLANÓW OSADNICZYCH NA ROK 1949

Oddział Osadnictwa MIR w ramach akcji zagospodarowania wiejskich osad rybackich uwzględnił w planie na rok 1949 wyposażenie rybaków łodziowych w sprzęt rybacki żywy i martwy.

Dla realizacji tej akcji uruchomione będą w niedalekiej przyszłości długoterminowe kredyty skarbowe.

Pomoc Państwa świadczona na rzecz rybaków ma na celu ułatwienie zagospodarowania osad rybackich które mają dać rybakom podstawę do egzystencji w tych okresach, kiedy ze względów od rybaków niezależnych nie mogą oni czerpać dochodów z rybołówstwa.

Rozdziałem inwentarza między rybaków zajmą się sami rybacy i przeprowadzą tę akcję w ramach instrukcji, która ustali ogólne wytyczne mające na celu rzeczowe wykorzystanie kredytów.

Inwentarz będzie dostarczony rybakom z zakupów, dokonanych przez MIR za pośrednictwem Wojewódzkiego Związku Samopomocy Chłopskiej.

1000 UDZIAŁOWIEC BANKU RYBAKÓW MORSKICH

Ubiegły rok 1948 przyniósł Bankowi Rybaków Morskich 1000-ego udziałowca. Był nim rybak z Ustki ob. Rajconek. Zarząd Banku zamierza wyżej wspomnianemu dać upominek. Nie tak dawno obchodzono uroczyście 500 udziałowca, który w prezencie otrzymał udział na sumę zł 2.000.

Parę miesięcy ubiegłego roku dało więc Bankowi Rybaków Morskich nowych 500 udziałowców, co świadczy o stale wzrastającej popularności tej instytucji. W związku z nową organizacją bankowości, niektóre funkcje w zakresie realizowania polityki kredytowej w rybołówstwie będzie spełniał Bank Rolny, jednak Bank Rybaków Morskich niewątpliwie będzie rozprowadzał kredyty między pojedynczych rybaków oraz spółdzielnie.

Bank posiada centralę w Gdyni oraz dwa oddziały na Helu i w Szczecinie. W nowym roku planuje się rozrost sieci placówek kredytowych bądź w formie nowych oddziałów bądź w rodzaju zastępstw przez miejscowe placówki kredytowe; powierzone już funkcje kredytowe instytucjom kredytowym w Sobieszewie, Sztutowie i Łebie, którym Bank Rybaków Morskich udzielił kredytu

operacyjnego na drobne wydatki dla rybaków.

Na rok 1949 przewidziano 40 milionów złotych do dyspozycji Morskiego Instytutu Rybackiego oraz 9 milionów zł do dyspozycji Banku na pożyczki na sprzęt.

Ogólne wyniki połowów w r. 1948

Ogółem w połowach bałtyckich i dalekomorskich osiągnięto w 1948 roku — 48.328 ton ryb, wykonując plan połowów w 94,5 proc.

W porównaniu do roku 1947 osiągnięto o 8.839 ton ryb więcej.

Połowy bałtyckie dostarczyły: (na terenie MUR):

Gdynia	32.144 ton
Szczecin	6.174 ton
Razem	38.318 ton

w tym ca. 31 500 ton dorsza równa się 82 proc. połowów.

Plan połowów bałtyckich przewidywał osiągnięcie 42 tys. ton ryb, a wykonany został tylko w 91,2 proc. na skutek bardzo poważnego załamania się połowów dorsza, stanowiącego podstawowy produkt tych połowów. Załamanie to występowało począwszy od miesiąca maja ub. r. a o rozmiarach jego świadczy fakt, że ponad 66 proc. dorsza złowionego w pierwszej połowie roku. Reszta zaś przypada na pozostałe 6 miesięcy ub. r. Drugim jeszcze bardziej przekonywującym dowodem załamania się połowów dorsza jest spadek przeciętnej wydajności na 1 kuter. Wydajność wynosząca 21 — 26 ton na kuter miesięcznie w okresie od stycznia do kwietnia spadła do 5 ton w mies. listopadzie 1948 roku. W cyfrach bezwzględnych jednak — dzięki zwiększonej flotylli rybackiej w porównaniu do roku 1947 w połowach bałtyckich osiągnięto o 4.864 ton ryb więcej (w roku 1947 połowy bałtyckie wyniosły 33.454 ton).

Połowy dalekomorskie dostarczyły w 1948 roku — 10.012 ton ryb, w tym ponad 6.400 ton śledzi, czyli 63 proc. tych połowów. Wobec zaplanowanych połowów w wysokości 9.100 ton osiągnięto nadwyżkę 912 t, a plan został wykonany w 110 procentach.

Rekordowym miesiącem połowów był sierpień i wrzesień ub. roku, w których osiągnięto 4.156 ton. Na podkreślenie zasługuje fakt, że począwszy od sierpnia 1948 roku — część trawlerów rozpoczęła wyładunki swych połowów w Szczecinie. Ogółem wyładowano w Gdyni 6.136 t, w Szczecinie 1.201 t, 2.675 ton wyładowono zagranicą (biała ryba w portach Anglii i Belgii).

W porównaniu do roku 1947, w którym złowiono 6.035 ton wynik tego roku 1948 jest o 3.977 ton wyższy.

RYBOŁÓWSTWO ŚWIATOWE ROZWIJA SIĘ I UNOWOCZEŚNIA

W latach powojennych szereg państw poświęca coraz więcej uwagi rozwojowi rybołówstwa morskiego. Niektóre kraje, tak jak Argentyna, Chile i Płdn. Afryka, intensywnie rozbudowują przede wszystkim rybołówstwo dalekomorskie i rybny przemysł przetwórczy.

Na zachodnim wybrzeżu Pacyfiku, jedną z najbardziej rozwiniętych gałęzi rybołówstwa są połowy tuńczyka. Do połowów tych używa się przeważnie mniejszych statków drewnianych o długości do 165 stóp, które prowadzą połowy przeważnie poprzez rufę. Statki te są różnorodnej konstrukcji, daleko odbiegającej od wyglądu statków rybackich używanych na wodach europejskich.

Wszystkie jednak większe statki używane do połowu tuńczyka, są bardzo nowoczesne i wyposażone nie tylko w urządzeni do zamrażania i chłodzenia, które jest konieczne w gorącym klimacie na środkowym Pacyfiku, lecz również w inne mechaniczne urządzenia, jak radar dla celów nawigacyjnych, sperygiro - kompas, spery - mechanizm - kontrolny steru wraz z urządzeniem dla sterowania statkiem również z poza nadbudówki. Wewnętrzna komunikacja na statku zapewniona jest przez radiotelefon pokładowy, podobnego typu jak na większych samolotach. Zasięg radiostacji jest bardzo duży.

Radar jest używany nie tylko jako pomoc w nawigacji, lecz również dla otrzymywania sygnałów refleksyjnych od skupisk tuńczyka.

Duże statki używane do połowów tuńczyka wyposażone są w silniki Diesel'a o mocy sięgającej 1500 HP, dające 720 obr. na minutę przy zastosowaniu mechanizmu redukującego w stosunku 3:1. Są to najsilniejsze motory stosowane dotychczas na statkach rybackich.

Urządzenie chłodnicze jest również dobrze rozbudowane i pozwala zamrożenie i przechowywanie w niskiej temperaturze 620 ton ryb. Mechanizmy pomocnicze statku napędzane są dwoma Diesel'ami General Motors o mocy 400 HP, sprężonymi z 250 kilowatowym generatorem.

Tego rodzaju urządzenia mogą być stosowane tylko na dużych statkach rybackich, łowiących z dala od baz zaopatrzenia.

PLAN PRODUKCJI STOCZNI RYBACKICH w R. 1949

Stocznie Rybackie zwiększając stopniowo zakres produkcji przygotowują się, dzięki zaplanowanym inwestycjom, do obsługi nietylko taboru kutrowego ale i floty dalekomorskiej i w szerokim zakresie taboru portowego w pierwszych latach planu sześcioletniego; już w roku 1949 w program produkcji Stoczni Rybackiej płączone są zamówienia kilku instytucji morskich, poza głównym zamawiającym jakim jest Morska Centrala Handlowa.

W odniesieniu do kutrowej floty rybackiej, plan produkcji na rok 1949 przewiduje wykończenie i oddanie do eksploatacji:

5 kutrów ryb. typu	„KG-177"	(17 m)
6 kutrów ryb. typu	„KD-153"	(15 m)
12 kutrów ryb. typu	„KU-134"	(13 m)

Wszystkie wymienione wyżej jednostki wyposażone będą w nowe silniki napędowe oraz posiadać będą kompletne wyposażenie nawigacyjne pokładowe i rybackie. Poza wymienionymi jednostkami Stocznie wykonają w 50 procentach budowę następnych 5-ciu sztuk kutrów 15-mtr oraz 8 sztuk kutrów 13-tometr., których całkowite wykończenie przewidziane jest w 1950 r.

Nakoniec roku 1949 plan przewiduje odbudowę kutrów „KFK" dla firmy „Arka".

Niezależnie od tego, na remonty bieżące i kapitalne jednostek rybackich zaplanowano w roku 1949 — 280.000 robotniczo - godzin.

Morskim Urzędom Rybackim oddane będą w końcu stycznia 1949 i na początku lutego br. — 2 kutry inspekcyjne dł. 17 mtr, wyposażone w silniki „Lister" 120 KM. Wnętrze każdego statku pomyślane jest w ten sposób, by poza odpowiednimi pomieszczeniami dla załogi, stworzyć wygodne miejsce pracy i spoczynku dla przeprowadzającego inspekcje personelu Urzędów Rybackich.

Poza wymienionymi jednostkami, które przeznaczone są na bezpośrednią służbę w rybołówstwie morskim, Stocznie Rybackie w r. bieżącym przyjmują zamówienie na budowę taboru szkoleniowego dla P. C. W. M. W pierwszym rzędzie na Stoczniach zostanie wykonane 10 łodzi 14-to wiosłowych i 10 wiosłowycl, służących do nauki wiosłowania dla uczniów P. C. W. M.'u. Jedną z tych szalup załoga Stoczni Rybackiej wykonuje bezpłatnie i ofiaruje P. C. W. M'owi w celu przyczynienia się chociaż w minimalnym stopniu do ważnego zadania wychowania młodego pokolenia rybaków morskich. Również dla P. C. W. M. wykończony zostanie nowy szkuner „Zew Morza", który służyć będzie jako statek szkolny. Prace przy nim polegać będą na wykonaniu pomieszczeń dla oficerów, załogi stałej i uczniów, zamontowaniu urządzeń gospodarczych oświetlenia, ogrzewania itp. Drugi podobny szkuner, znajdujący się w budowie na jednej ze Stoczni Rybackich zostanie w 1949 roku spuszczony na wodę i przystąpi się do prac wykończeniowych.

Dla statku szkolnego marynarki handlowej „Dar Pomorza" Stocznie wykonać mają przed wyjściem statku w wiosenny rejs ćwiczebny — 2 nowe reje na fok - maszt i grot - maszt jako uzupełnienie wykonanych w r. 1948 4-ch rej nowych. Reje wykonane będą z drzewa modrzewiowego, specjalnie w tym celu przygotowanego od dłuższego czasu.

Do programu produkcji Stoczni Rybackich w r. bieżącym włączona jest także budowa 2-ch kutrów pilotowych dla GUM'u. Niezależnie od tego, już w najbliższych tygodniach, Stocznie przeprowadza prace adaptacyjne na 2-ch kutrach rybackich w celu przygotowania ich do pilotażu; kutry te 14-metr. z silnikiem 150 KM „Herkules - Diesel" — przejdą do służby w Porcie Gdyńskim. Ponadto jeden z małych kutrów wybudowanych dla GUM'u przez Stocznie Rybackie zostanie przystosowany, jako łódź ratunkowa i zamontowany na plaży przy specjalnym urządzeniu dla szybkiego spuszczania na wodę i wyciągania na ląd.

KONFERENCJA KOORDYNACYJNA C. Z. S., ODBYTA W DNIU 5 STYCZNIA 1949 R. W CENTRALI SPÓŁDZIELNI SPOŻYWCÓW W GDAŃSKU

W konferencji wzięli udział: przedstawiciele Centrali Rolniczej Spółdz. „Samopomoc Chłopska", Oddział Okręgowy w Gdańsku, Centrali Spółdzielni Spożywców „Społem", Centrali Spółdzielni Pracy, Gdańskiej Spółdzielni Spożywców, Powszechnej Spółdzielni Handlowej „Zgoda" w Gdyni, 3-ch Hurtowni Branżowych Centrali Tekstylnej oraz dorywczo — kier. ref. spółdz. K. W. Z. P. R., ob. Bukatko.

Konferencja rozpoczęła się o godz. 10. Obradom przewodniczył delegat C. Z. S., mgr St. Preibisz, który wyjaśnił cel zwołania konferencji. Plan sieci detalicznej jest obecnie opracowywany przez wszystkie zainteresowane czynniki oddzielnie. Zachodzi potrzeba jego koordynacji. Sektor uspołeczniony musi opracować ścisły plan sieci detalicznych punktów sprzedaży, który by obejmował zarówno sklepy spółdzielcze jak i państwowe. Plan ten musi uwzględnić najlepszy sposób zaopatrzenia ludności, a zwłaszcza osiedli robotniczych. Plan należy opracować dla całego województwa, przy czym w powiatach ma on być zatwierdzony przez Powiatowe Rady Narodowe.

Konferencja została zwołana w porozumieniu z władzami wojewódzkimi oraz partyjnymi. Plan ten musi być opracowany jak najszybciej, aby nie dopuścić do braku w zaopatrzeniu ludności i również do dwutorowości działań w handlu państwowym i spółdzielczym.

Przed przystąpieniem do właściwego punktu obrad ob. Bukatko poruszył sprawę stosowania nowych cen na artykuły włókiennicze. Po uzgodnieniu z władzami partyjnymi oraz Delegaturą Komisji Specjalnej należy niezwłocznie stosować sprzedaż wg cen nowych tj. wg nowo wydanych przez Centralę Tekstylną cenników urzędowych bez względu na ewentualne różnice z dozwolonymi marżami zarobkowymi.

Po zreferowaniu przez ob. dyr. Preibisza projektu wytycznych opracowania planu sieci sklepów detalicznych odbyła się dyskusja, w której zabierali głos przedstawiciele Centrali Tekstylnej, Spółdzielni „Zgoda" i Gdańskiej Spółdzielni Spożywców oraz Spółdzielni „Wspólnota", występującej z ramienia Centrali Spółdzielni Pracy.

W dyskusji poruszono: konieczność udziału czynnika społecznego (partii politycznych, MRN i OKZZ) w pracach Komisji dla nadania im większej wagi, zasięgnięcia opinii CUP-u co do kierunku prac Komisji, opracowujących plan i uzyskania dyrektyw oraz zaprojektowano kolejność prac Komisji, które mają być powołane.

Po dyskusji na wniosek delegata postanowiono:

a) plan opracowania sieci detalicznej przydzielić do wykonania trzem komisjom, wyznaczonym wg następujących branż: spożywczej, tekstylnej i trzeciej, obejmującej pozostałe branże.

b) Kwestię opracowania planów sieci detalicznej w handlu spożywczym powierzyć Centrali Spółdzielni Spożywców „Społem", w porozumieniu z PCH oraz na terenie miast Wybrzeża ze spółdzielniami w Gdańsku, Sopocie i Gdyni. Dla opracowania planu sieci w poszczególnych trzech miastach odbyć początkowo konferencje miejskie przy udziale partii politycznych, Wydziału Przemysłowego Zarządu Miejskiego, MRN, Rady Związków Zawodowych i Ligi Kobiet. Uprzednio porozumieć się z Regionalnym Biurem CUP i uzyskać stamtąd wytyczne odnośnie opracowania planu. Plany opracowane muszą być ściśle w oparciu o już istniejące plany rozwojowe spółdzielni powszechnych dzielnicami a nawet ulicami.

W powiatach pozostałych przepracowanie planów sieci spożywczej powierzyć miejscowym spółdzielniom spożywców w porozumieniu z PZGS i Związkiem Samopomocy Chłopskiej.

Plan sieci spożywczej objąć ma poza sklepami ściśle spożywczymi sklepy spożywcze branżowe (np. masarskie, piekarskie, ogrodnicze itp.) oraz przetwórstwo spożywcze tego typu.

c) Gestię opracowania planu sieci detalicznej branży tekstylnej powierzyć Centrali Tekstylnej, której organizację przedstawił uprzednio dyr. Malczewski. Praca komisji, zorganizowanej przy Centrali Tekstylnej, przebiegać ma podobnie jak praca komisji branży spożywczej. Centrala Tekstylna do współdziałania w pracy wezwie spółdzielnie powszechne i gminne spółdzielnie „Samopomocy Chłopskiej" oraz PZGS, które winny jej dostarczyć wszelkich materiałów odnośnie swych sklepów branży tekstylnej oraz planów ich rozwoju.

d) Dla opracowania planu sieci detalicznej sklepów pozostałych (sklepy żelazne, artykułów gospodarstwa domowego, galanteryjne, drogieryjne, obuwnicze) utworzyć podkomisję przy Komisji Spożywczej. Zbieraniem materiałów obciążyć Centralę Spółdzielni Pracy. Podkomisja ta przepracować ma również zagadnienie sklepów wielobranżowych.

Następnie uchwalono personalny skład komisji. Skład Komisji Spożywczej: ze strony Gdańskiej Spółdzielni Spożywców — ob. Szczucki, Powszechnej Spółdzielni, Sopot — ob. Wojnicz, Spółdzielni „Zgoda" Gdynia — ob. Szczukiewicz, C. S. S. „Społem" — ob. Orłowski plus jeden z rewidentów, C. Z. P. — ob. Dobrownicki i ob. Kędzierski („Spólnota"), PCH — ob. Andruszkiewicz, dodatkowo wyznaczeni zostaną przedstawiciele C. R. S. i P. D. T.

W skład Komisji Tekstylnej wchodzi jako przewodniczący ob. dyr. Malczewski, jako członkowie z Centrali Tekstylnej ob. ob. Kaczyńska i Białecki, z P. H. D. — ob. Chmara i przedstawiciel P. D. T.

Następnie ob. Malczewski zreferował sprawę współpracy Centrali Tekstylnej ze spółdzielczością. Obroty Centrali Tekstylnej ze spółdzielczością wynosiły w miesiącu czerwcu 4—5 proc., we wrześniu i październiku — 33 proc., w listopadzie wzrosły do 40 proc. i utrzymują się obecnie na tym poziomie.

Dotychczas jeszcze 50 proc. obrotu Centrali Tekstylnej znajduje się w rękach sektora prywatnego. Spółdzielczość nie nadążyła za wzrostem puli towarowej, posiada zbyt małe kapitały oraz brak odpowiedniej ilości fachowców.

W dyskusji poruszono: sprawę trudności przy uzyskiwaniu zezwoleń na uruchamianie nowych sklepów, niedostateczne zaopatrzenie podhurtowni Centrali Tekstylnej, stosowane do miesiąca listopada rozdzielnictwo, uprzywilejowujące handel państwowy (P. D. T. i branżowe sklepy C. T.), stwierdzono poprawę w asortymencie towarowym i zaopatrzenie spółdzielnii w ostatnich miesiącach wskutek zmiany systemu obsługi (przez hurtownię wojewódzką) zamiast zaopatrzenia centralnego).

Podsumowując wyniki dyskusji Delegat St. Preibisz stwierdził, że im ściślejsza będzie współpraca między Centralą Tekstylną a spółdzielniami tym lepsze będą jej wyniki, oraz że bezpośrednie kontakty między przedstawicielami zainteresowanych stron dadzą najlepsze rezultaty.

ORGANIZACJA SPÓŁDZIELCZOŚCI NA WYBRZEŻU

Delegatura CZS jest w ramach nowej struktury spółdzielczości organem, który w skali województwa nadzoruje i koordynuje działalność spółdzielni oraz agend terenowych central spółdzielni i spółdzielczo-państwowych. Delegatura reprezentuje spółdzielczość wobec miejscowych władz i urzędów, a także utrzymuje ścisły kontakt z Wojewódzką Radą Narodową, partiami politycznymi, związkami zawodowymi i innymi organizacjami społecznymi na odcinku spraw i zagadnień spółdzielczych.

Przeprowadzona w połowie ubiegłego roku reorganizacja struktury spółdzielczości — utworzenie szeregu odrębnych central branżowych o częstokroć zazębiającej się działalności, spowodowało z natury rzeczy niejednokrotnie pomiędzy nimi spory kompetencyjne odnośnie terenu i zakresu ich pracy.

Zwoływane przez Delegaturę periodyczne konferencje kierowników oddziałów okręgowych central spółdzielni i spółdzielczo - państwowych, na których omawiane są i uzgadniane aktualne zagadnienia wspólne dla wszystkich central na terenie województwa koordynują ich pracę i usuwają powstałe rozbieżności.

Stały nadzór nad działalnością oddziałów central sprawuje inspektor rewizyjny, przeprowadzając pełne rewizje ich placówek oraz rewizje specjalne, dokonywane dla zbadania poszczególnych działów pracy lub spraw wskazanych przez organy kontroli publicznej i społecznej. Inspektorat przeprowadza też wizytacje działów rewizyjno-instrukcyjnych central, badając stopień wykonywania przez nie opieki nad spółdzielniami.

Do zakresu pracy Delegatury należy również kontrola opracowania i wykonania planów gospodarczych, kontrola szkolenia pracowników spółdzielczych w poszczególnych centralach, koordynowanie akcji propagandowej oraz polityki kadr na terenie województwa z punktu widzenia całości potrzeb spółdzielczości — czynności te wykonują poszczególni referenci.

Inspektor ubezpieczeń sprawuje nadzór nad organizacją ubezpieczenia majątku spółdzielni i central, radca prawny — opiekę w zakresie prawno-podatkowym.

Zasadnicze wytyczne przeprowadzonej reorganizacji struktury spółdzielczości zostały już z końcem 1948 r. osiągnięte.

Utworzenie dwuramiennych central branżowych, prowadzących jednocześnie działalność handlową i rewizyjną — wzmogło znacznie dyspozycyjność spółdzielni terenowych, a usprawniona opieka rewizyjno - instrukcyjna nad nimi, prowadzona przez centralę w ścisłym kontakcie z czynnikiem społecznym, przyczyniła się do bardziej wnikliwego wglądu w gospodarkę spółdzielni i do szybkiego usuwania stwierdzonych braków i mankamentów.

Na odcinku spółdzielczości wiejskiej dokonała Centrala Rolnicza Spółdzielni „Samopomoc Chłopska" poprzez swe ogniwa terenowe — Gminne Spółdzielnie „Samopomoc Chłopska" i ich powiatowe związki poważnego wysiłku w zakresie skupu ziemiopłodów. Przeprowadzona w miesiącu listopadzie akcja rewizji doraźnych, doprowadziła do usunięcia szeregów władz sp-ni gminnych, elementów spekulacyjnych i wyzyskiwaczy i do przewagi w zarządzaniu spółdzielniami przez chłopów mało i średniorolnych. Intensywna akcja szkoleniowa i instrukcyjna doprowadziła do usprawnienia ośrodków maszynowych i personelu księgowości, a utworzone komitety sklepowe i produkcyjne pełnią stały nadzór społeczny nad działalnością odpowiednich placówek.

Poważną pracę przeprowadzono na odcinku spółdzielczości miejskiej. Z kilkudziesięciu miejskich spółdzielni spożywców powszechnych i zakładowych powstało przez akcję unifikacyjną 13 dużych, silnych gospodarczo i organizacyjnie placówek, co daje możność planowego zaopatrzenia ludności miejskiej w artykuły pierwszej potrzeby.

Z początkiem grudnia ub. r. rozpoczęto przeprowadzanie w spółdzielniach pracy akcji weryfikacyjnej, która prowadzi do zlikwidowania jeszcze istniejących pseudo - spółdzielni względnie uzdrowienie niektórych z nich przez usunięcie spośród ich członków elementów klasowo obcych.

Akcja ta jest już obecnie na ukończeniu. Podobną pracę przeprowadza również Rzemieślnicza Centrala Spółdzielczo-Państwowa wśród będących jej członkami spółdzielni rzemieślniczych.

Spółdzielczość kredytowa przestawia swą pracę na obsługę mało i średniorolnego chłopa. Dotychczas, jako spółdzielnie kredytowe, działały banki ludowe przeważnie w miastach powiatowych — skierowane głównie na obsługę rzemiosła. Obecnie tworzy się sieć Gminnych Kas Oszczędnościowych, które w ścisłym współdziałaniu z gminnymi spółdzielniami „Samopomoc Chłopska" i ogniwami terenowymi Związku Samopomocy Chłopskiej czuwać będą nad akcją kredytową na wsi.

Nie ukończono jeszcze reorganizacji spółdzielczości rybackich. Istniejące dotychczas rybackie spółdzielnie przemysłowo-handlowe zostały przekształcone na spółdzielnie pracy połowowej, jednak sie ćich nie została jeszcze ukończona, a brak odpowiedniej ilości kutrów utrudnia rozwinięcie szerszej działalności połowowej.

Stosunkowo najsłabiej przedstawia się zaopatrzenie naszego terenu w mięso i tłuszcze zwierzęce.

Na odcinku gospodarki mlecznej plan pracy Oddziału Okręgowego Centrali Spółdzielni Mleczarsko-Jajczarskich i spółdzielni terenowych na rok 1949 przewiduje zebranie z terenu województwa 60 milj. litrów mleka i 20 milj. sztuk jaj w porównaniu z 40 milj. litrów mleka i 3 milionów sztuk jaj zebranych w roku ubiegłym. Wymagać to będzie znacznego wysiłku ze strony mleczarń i rozszerzenia istniejącej sieci zlewni, które jednocześnie prowadzić będą skup jaj.

Praca Centrali Mięsnej odpowiedzialnej za całokształt gospodarki mięsnej wymaga znacznego usprawnienia w zakresie skupu żywca. Nie cała nadwyżka pogłowia była zdejmowana z terenu, co, zwłaszcza wobec deficytowości naszego województwa, stwarzało poważne zadłużenie w zaopatrzeniu ludności.

Przezwyciężenie tych braków może nastąpić tylko przez usprawnienie skupu i zwiększenie hodowli. W rozszerzeniu gospodarki hodowlanej dużą rolę powinny odegrać zakłady przetwórcze, prowadzone przez Spółdzielnie mleczarskie i gminne spółdzielnie „Samopomocy Chłopskiej".

Nie została jeszcze ustalona ostateczna forma organizacyjna spółdzielczego przetwórstwa mięsnego. Dotychczas masarnie i sklepy rzeźnicze prowadzą spółdzielnie spożywców i spółdzielnie pracy masarskiej. Również i ten problem wymaga rozsarzygnięcia w roku 1949.

Ogólnie biorąc praca central spółdzielczych ulega ciągłym zmianom, zdążającym do jej usprawnienia. Ostatnio w dniu 31 grudnia ub roku składnice powiatowe CSS „Społem" przekazane zostały Powiatowym Związkom Gminnych Spółdzielni, co stworzyło w powiatach jeden ośrodek dyspozycyjny w zakresie zaopatrzenia.

Projektowane połączenie Centrali Rolniczej, Spółdzielni „Samopomoc Chłopska" ze Związkiem Samopomocy Chłopskiej rozszerzy platformę organizacyjną gminnych spółdzielni i tym samym wzmocni ich oddziaływanie na gospodarkę wsi.

W tym samym kierunku idzie dokonana zmiana struktury organizacyjnej spółdzielni ogrodniczych. Zamiast osób fizycznych członkami ich będą przede wszystkim gminne spółdzielnie. Same spółdzielnie ogrodnicze zaprzestaną prowadzenia handlu detalicznego i zajmą się jedynie hurtowym skupem i zaopatrzeniem. a spółdzielnie spożywców rozszerzą sprzedaż detaliczną warzyw i owoców.

Przegląd Przemysłowo-Handlowy

KASZUBSKI przemysł ludowy

Dzięki inicjatywie Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni oraz Izby Rzemieślniczej w Gdańsku utworzona została w lutym 1948 r. przy aktywnym poparciu Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Spółka z o. o. pf. „Kaszubski Przemysł Ludowy". Trzecim spólnikiem jest Centrala Gospodarcza Spółdzielni Pracy Wytwórczej w Warszawie. Początkowy kapitał zakładowy Spółki, wynoszący zł 450.000,—; podzielony w równych częściach pomiędzy 3 wspólników, podwyższony został uchwałą wspólników z dnia 20. 12. 1948 r. o złotych 1.050.000,— czyli do półtora miliona złotych.

Całą podwyżkę kapitału podzieliły pomiędzy siebie obie Izby, podczas kiedy wspólnik trzeci pozostał przy swoim udziale, wynoszącym złotych 150.000.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu udzieliło Spółce uchwałą z dnia 30. VI. 1948 r. pożyczki w wysokości zł 4.500.000,—. Do tej pory zużyła Spółka z tej pożyczki zł 1.500.000,—.

Spółka „Kaszubski Przemysł Ludowy" uważa za swoje zadanie objęcie całej wytwórczości ludowej, nawet tej, która z wytwórczością artystyczną ma mało wspólnego, która jednakże jest rezultatem pracy rąk ludu kaszubskiego. Nasze eksponaty ceramiczne pochodzą z dwóch warsztatów: Necla z Chmielna i Meissnera z Kartuz. Oba warsztaty posiadają za sobą starą tradycję rodzinną, ponieważ sztukę swą przekazują tu ojcowie na synów z pokolenia na pokolenie. Leon Necel góruje w wyrobie ozdobnych urn, uszatych waz i wazonów, podczas kiedy wytwórczość Meissnera skierowana jest więcej na wyrób kafli. Ale i wazony, wazoniki, miseczki i koszyczki Meissnera posiadają stylowy rysunek kaszubski i szlachetne kształty.

Obok ceramiki Spółka interesuje się także rzeźbą w drzewie. Są tu reprezentowani wszyscy niemal czynni rzeźbiarze kaszubscy: Szczukowska, Męczykowski, Doering, a przede wszystkim artysta z bożej łaski Drewa, z którego Spółka słusznie jest dumna, ponieważ go odnalazła w zapadłej wiosce powiatu kartuskiego, gdzie siedzi na swym 30-morgowym gospodarstwie, rzeźbiąc w wolnych od pracy na roli godzinach swoje grupy, madonny, smoki i wiedźmy kaszubskie.

Obok rzeźby Kaszubski Przemysł interesuje się metaloplastyką. Metaloplastyki nie można wprawdzie zaliczyć do ściśłego przemysłu ludowego, ale wyroby, które oglądamy, kontynuują starą gdańską metaloplastykę, a pod względem artyzmu, precyzji wykonania i oryginalności ujęcia tematu nie ustępują w niczym starym gdańskim wzorom, owszem je przewyższają.

Wreszcie na uwagę zasługują plecionki z korzenia sosnowego, pochodzące z chałupniczej pracy, zadomowionej kiedyś w powiecie kościerskim, który dziś Spółka odgrzebuje dosłownie spod gruzów. Mniejsze tacki, dzbanuszki, kobiałki możnaby jeszcze podciągnąć pod miano przemysłu artystycznego, ale większe kosze na owoce i ziemniaki pokazujemy już tylko jak ceramikę użytkową jako precyzyjny wyrób kaszubskiego drobnego rolnika, który w długie wieczory jesienne i zimowe wraz z dziećmi tą wytwórczością wyrównuje niedobory swego budżetu.

ZUŻYCIE WĘGLA PRZEZ PRZEMYSŁ PRYWATNY WYBRZEŻA

Przedsiębiorstwa prywatne okręgu gdańskiego zużyło na cele produkcyjne w grudniu 1948 roku 172 tony węgla i 20 ton koksu. Opał ten został rozprowadzony przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni.

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 12 sierpnia 1948 r. pod nr. 82 towarowiec parowy „Kościuszko" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPEA. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego dnia 2-go sierpnia 1948 r. przez Gdański Urząd Morski w Gdańsku — nr -48/48, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość 150,45 m, największa szerokość 19,10 m, głębokość 8,50 m, największa długość przedziału maszynowego 28,90 m, pojemność brutto 214:8,4 m³ czyli 7571,86 ton rejestrowych, pojemność netto 12726,1 m³ czyli 4496,86 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1939 przez firmę: Deutsche Schiff- u. M. Bau. A. G. Weser, Bremen w Bremie. Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Data zarejestrowania statku: Dnia 12 sierpnia 1948 r. D Mor 82. Właścicielem statku jest Skarb Państwa Polskiego (Ministerstwo Żeglugi). Użytkownikiem statku jest przedsiębiorstwo żeglugowe „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe" S. A. w Gdyni. Wysokość udziału we własności 100&. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego 100%. Tytuł nabycia: Statek ten otrzymał Rząd Rzeczypospolitej Polskiej od Rządu ZSRR na podstawie umowy z dnia 16 lipca 1945 r. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 6 września 1948 r. pod nr R Mor 85 parowiec rybacki „WULKAN" — Gdy 125" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPDV. Według świadectwa pomiarowego wystawionego przez Gdański Urząd Morski w Gdyni dnia 4 sierpnia 1948 r. nr 145/48, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość 42.88 m, największa szerokość 7,68 m, głębokość 4,02 m, największa długość przedziału maszynowego 13,35 m, pojemność brutto 1196,5 m³ czyli 422,77 ton rejestrowych, pojemność netto 472,1 m³ czyli 166,91 ton rejestrowych. Statek zbudowano w roku 1919 przez firmę: Foundation co w Savannah, Georgia (USA) i następnie przebudowano w roku 1948 w Stoczni Gdańskiej. Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Data zarejestrowania statku: dnia 6 września 1948 r. R Mor 85. Właścicielem statku jest Firma: Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, Gdynia, zapisana w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni dnia 25 marca 1946 r. pod nr. 118. Członkami Zarządu są obywatele polscy: Zygmunt Beczkowicz z Gdyni, Zbigniew Żebrowski z Gdyni, Jerzy Kukucz z Gdyni. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Tytuł nabycia: Statek został nabyty od firmy: The Adam Steam Fishing Company Limited w Londynie umową kupna z dnia 14 maja 1948 r. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

OGŁOSZENIE

handlowych morskich wpisano dnia 16 września 1948 r. pod nr R Mor 86 parowiec rybacki „WULKANIA"— Gdy 124" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPDW. Według świadectwa pomiarowego, wystawio- w Gdyni dnia 4 sierpnia 1948 r. nr 146/48, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość 42,88 m, największa szerokość 7,68 m, głębokość 4,02 m, największego: 13,35 m, pojemność brutto 1196,5 m³ czyli 166,77 ton rejestrowych, pojemność netto: 472,1 m³ czyli 166,81 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1919 przez firmę: Foundation Company, Savannah Georgia (U. S. A.) i następnie przebudowany w roku 1948 przez Stocznię Gdańską. Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Data zarejestrowania statku: dnia 16 września 1948 r. R. Mor 86. Właścicielem statku jest Firma: Przedsiębiorstwo Połowńw Dalekomorskich „Dalmor" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Gdynia, zapisana w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni dnia 25 marca 1946 r. pod nr. 118. Członkami zarządu są obywatele polscy: Zygmunt Beczkowicz z Gdyni, Zbigniew Żebrowski z Gdyni, Jerzy Kukucz z Gdyni. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Tytuł nabycia: Statek nabyto umową sprzedaż z 6 sierpnia 1948 r. Wszystkie warunki co do przynależności Państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 17 września 1948 roku pod Nr 87 parowiec rybacki „MERKURY — Gdy 120" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPDS. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Gdański Urząd Morski w Gdyni dnia 11 sierpnia 1948 roku Nr 150/48, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: — długość 42.76 m, największa szerokość 7.32 m, głębokość 3.93 m, największa długość przedziału maszynowego 9.81 m, pojemność brutto — 997.1 m³, czyli 352.34 ton rejestrowych, pojemność netto 392.6 m³ — czyli 138.71 ton rejestrowanych. Statek został zbudowany w roku 1926 przez firmę: Ceek - Welton & Gemmel w Beverley (Anglia). Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Data zarejestrowania statku: dnia 17 września 1948 r. R Mor 87. Właścicielem statku jest Skarb Państwa Polskiego (Ministerstwo Żeglugi). Wysokość udziału we własności: 100 proc. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100 proc. Tytuł nabycia: Statek został nabyty od armatora firmy: Motorvisserij N. V. w Reederijkaai — Ostenda (Belgia) na podstawie umowy kupna z 21 grudnia 1947 roku. Wszystkie warunki co do przynależności Państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 19 listopada 1948 roku pod Nr 90 parowiec towarowy „Kołobrzeg" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPFC. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego dnia 30 września 1948 r. przez Gdański Urząd Morski w Gdyni — Nr 167/48, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość 90.10 m, największa szerokość 12.98 m, głębokość 6.03 m, największa długość przedziału maszynowego 10.89 m, pojemność brutto: 6.712.4 m³ — czyli 2.371.87 ton rejestrowanych, pojemność netto: 4.066.6 m³ czyli — 1.436.96 ton rejestrowanych. Statek został zbudowany w roku 1921 przez firmę: „Schiffswerft" v. H. Kock w Lubece (Niemcy). Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Data zarejestrowania statku: dnia 19 listopada 1948 r. R Mor 90. Właścicielem statku jest Skarb Państwa Polskiego (Ministerstwo Żeglugi). Użytkownikiem statku (managing agent) jest przedsiębiorstwo Żeglugowe — Żegluga Polska S.A. w Gdyni. Wysokość udziału we własności: 100 proc. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100 procent. Tytuł nabycia: Statek ten otrzymał na podstawie umowy z 5 marca 1947 roku Rząd Rzeczypospolitej Polskiej od Rządu Z. S. R. R. w ramach wynagrodzenia szkód powstałych na skutek okupacji niemieckiej. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 18 listopada 1948 r. pod Nr R Mor 91 parowiec pasażerski „Beniowski" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPEO. Według świadectwa pomiarowego wystawionego dnia 19 października 1948 r. przez Gdański Urząd Morski w Gdyni — Nr 172/48, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość 92.45 m, największa szerokość 11.71 m, głębokość 4,06 m, największa długość przedziału maszynowego 23.94 m, pojemność brutto: 5.411.0 m³ czyli 1.912.00 ton rejestrowanych, pojemność netto: 2.048.3 m³ czyli 724.00 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1905 przez firmę „Vulcan"-Werft w Szczecinie; dane te nie są udowodnione. Portem ojczystym statku jest Szczecin. Data zarejestrowania statku: dnia 18 listopada 1948 r. R Mor 91. Właściceilem statku just Skarb Państwa Polskiego (Ministerstwo Żeglugi). Użytkownikiem statku jest Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku „Gryf" w Szczecinie. Wysokość udziału we własności: 100 proc. Wysokość udziału we własności kapitalu polskiego: 100 procent. Tytuł naybycia: Statek ten otrzymał Rząd Rzeczypospolitej Polskiej od Rządu Z. S. R. R. w ramach wynagrodzenia szkód, powstałych na skutek okupacji niemieckiej. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni

SĄD GRODZKI W GDYNI
R Mor 76

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 6 lipca 1948 r. pod nr. R Mor 76 parowiec jednośrubowy „LUBLIN" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPBN. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Urząd Morski w Gdyni dnia 22 listopada 1932 r. nr. 82/AW a 3/15 wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość 80,64 m, największa szerokość 12.02 m, głębokość: 4,64 m, największa długość przedziału maszynowego 13,06 m, pojemność brutto: 3987,0 m³ czyli 1408,86 ton rejestrowych, pojemność netto 1924,0 m³ czyli 686,22 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1932 przez stocznię Aktienselskabet Helsingoers Jernskibs Og Maskinbyggeri w Helsingoer (Dania). Dane te nie zostały odowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Statek był już zarejestrowany przed wojną pod nr R Mor 77 — z powodu zaginiącia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych wpisano statek na nowo dnia 6 lipca 1946 r. R Mor 76. Właścicielem statku jest firma „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe „Spólka Akcyjna w Gdyni Polish — Brytish Steamship Company Limited zapisana w rejestrze handlowym dział B Sadu Okręgowego w Gdyni dnia 28 lutego 1946 pod nr 107. Przymusowym zarzadcą państwowym jest Tadeusz Cieślak w Sopocie. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego 91,018%. Tytuł nabycia: Statek został zbudowany dla Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego Sp. Ak. w Gdyni przez Stocznię Aktiesalbskabett Helsingoers Jernskibs Og Meskinbyggeri w Helsingoer. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni

SĄD GRODZKI W GDYNI
R Mor 77

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 10 lipca 1948 r. pod nr 77 holownik parowy „URSUS" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPFZ. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Główny Urząd Morski w Gdańsku dnia 31 lipca 1947 r. nr 85/47 wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość 30,64 m, największa szerokość 6,77 m, głębokość 3,14 m, największa dlugość przedziału maszynowego 13,42 m, pojemność brutto 560,3 m³ czyli 197,97 ton rejestrowych, pojemność netto 23,1 m³ czyli 8,17 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1925 przez firmę: International S. B. & Co Ltd. w Gdańsku. Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Statek był już rejestrowany przed wojną pod nr, R Mor 15 — z powodu zaginięcia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych wpisano statek na nowo dnia 10 lipca 1948 r. R Mor 77. Właściciele mstatku jest firma „Żegluga Polska" Spółka Akcyjna Gdynia, zapisana dnia 28 lutego 1946 r. w rejestrze handlowym dział B Sadu Okręgo w Gdyni, pod nr. 106. Przymusowym zarządcą państwowym jest Tadeusz Teper w Gdyni. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Tytuł nabycia: na podstawie umowy zawartej z firmą International S. B. & Co Ltd. Gdańsk. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI
R Mor 78

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 10 lipca 1948 r. pod nr R Mor 78 holownik ratowniczy „TYTAN" o miedzynarodowym sygnale odróżniającym SPAP. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Główny Urzad Morski w Gdańsku dnia 4 listopada 1946 r. nr. 32/46, wynik urzadowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość 33,80 m największa szerokość 8.20 m. głębokość 4,10 m, największa długość przedziału maszynowego 12.29 m. pojemność brutto 793,4 m³ czyli 280.33 ton rejestrowych, pojemność netto 231,5 m³ czyli 81,81 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1936 przez firmę: Danziger Werft w Gdańsku. Dane tnn zostały udowodnione. Portem ojczystym stat-

ku jest Gdynia. Statek był już zarejestrowany przed wojną pod Nr R Mor 131 — z powodu zaginięcia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych wpisano statek na nowo dnia 10 lipca 1948 r. R Mor 78. Właścicielem statku jest firma: Żegluga Polska Spółka Akcyjna Gdynia, zapisana w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni dnia 28 lutego 1946 r. pod nr. 106. Przymusowym zarządcą państwowym jest Tadeusz Teper w Gdyni. Wysokość udziału we własności 100 %. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego 100%. Tytuł nabycia: Holownik nabyto na podstawie umowy zawartej z firmą: Danziger Werft w roku 1936. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnionie.

SĄD GRODZKI W GDYNI
R Mor 72

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 19 czerwca 1948 r. pod Nr R Mor 72 motorowiec towarowy „LEWANT" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPAR. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Urząd Morski w Gdyni dnia 14 grudnia 1937 r. nr 206 A. M. a 5/8, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 89,30 m, największa szerokość: 13,12 m, głębokość: 5,06 m, największa długość przedziału maszynowego 13,17 m, pojemność brutto: 5442,9 m³ czyli 1923,27 ton rejestrowych, pojemność netto: 2818,9 m³ czyli 996,07 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1930 przez firmę: Eriksbergs Mek-Verkstads A. B. w Göteborgu (Szwecja). Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Statek był już zarejestrowany przed wojną pod nr R Mor 135. Z powodu zaginięcia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych wpisano statek na nowo dnia 19 czerwca 1948 r. Właścicielem statku jest firma: „Żegluga Polska" Spółka Akcyjna w Gdyni, zapisana dnia 28 lutego 1946 r. w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni pod nr. 106. Przymusowym zarządcą państwowym jest Ta1 wym zarządcą państwowym jest Tadeusz Teper w Gdyni. Wysokość udziału we własności 10%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Nabyto na podstawie umowy z 17 września 1936 r. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI
R Mor 74

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 5 lipca 1948 pod nr. R Mor 74 holownik parowy „TUR" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SOBG. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Gdański Urząd Morski w Gdańsku dnia 18 marca 1948 r. nr. 111/48, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość 20,68 m, największa szerokość 6,09 m, głęboprzedziału maszynowego 9,55 m, pojemność brutto 264,4 m³ czyli 93,40 ton rejestrowych, pojemność netto 0,000m³ czyli 0,00 ton rejestrowych. Holownik został zbudowany w roku 1927 w stoczni: „Danziger Werft" w Gdańsku. Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdańsk. Statek był już zarejestrowany przed wojną pod nr. R Mor 44 — z powodu zaginięcia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych wpisano statek na nowo dnia 5 lipca 1948 r. R Mor 74. Właścicielem statku jest firma: „Żegluga Polska" Spółka Akcyjna w Gdyni, zapisana w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni dnia 28 lutego 1946 r. pod nr. 106. Przymusowym zarządcą państwowym jest Tadeusz Teper w Gdyni. Wysokość udziału we własności 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego 100%. Tytuł nabycia: Nabyto na podstawie umowy, zawartej z firmą: Danziger Werft w roku 1927. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

SĄD GRODZKI W GDYNI
R Mor 75

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 5 lipca 1948 r. pod nr R Mor 75 jednośrubowiec parowy „WISŁA" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPAI. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego przez Główny Urząd Morski w Gdańsku dnia 15 lutego 1947 r. nr. 45/47 wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość: 99,06 m, największa szerokość: 14,63 m, głębokość: 7,77 m, największa długość przedziału maszynowego: 16,75 m, pojemność brutto: 8795,6 m³ czyli 3107,98 ton rejestrowych, pojemność netto: 5217,7 m³ czyli 1843,71 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1928 przez firmę: Craig, Taylor & Co Ltd. w Stockten on Tees. Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Statek był już rejestrowany przed wojną pod Nr R Mor. 56 — z powodu zagnięcia rejestru i przynależnych akt w czasie działań wojennych wpisano statek na nowo dnia 5 lipca 1948 r. R. Mor 75. Właścicielem statku jest firma: „Żegluga Polska" Spółka Akcyjna Gdynia, zapisana w rejestrze handlowym dział B Sądu Okręgowego w Gdyni dnia 28 lutego 1946 r. pod nr. 106. Przymusowym zarządcą państwowym jest Tadeusz Teper w Gdyni. Wysokość udziału we własności: 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100%. Statek nabyto na podstawie umowy kupna z 24 stycznia 1928 r. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 24 lipca 1948 r. pod nr. R Mor 80 tankowiec motorowy „RYSY" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPAS. Według świadectwa pomiarowego, wystawionego dnia 21 czerwca 1948 r. przez Gdański Urząd Morski w Gdańsku — nr. 126/48, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość 58,80 m, największa szerokość 8,65 m, głębokość 4.52 m, największa długość przedziału maszynowego 8,85 m, pojemność brutto 2148,3 m³ czyli 759,12 ton rejestrowych, pojemność netto 1066,3 m³ czyli 376,72 ton rejestrowych. Statek został przebudowany prz̆ez Stocznię Gdyńską. Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia, Data zarejestrowania statku: dnia 24 lipca 1948 r. R Mor 80. Właścicielem statku jest Skarb Państwa Polskiego (Ministerstwo Żeglugi). Użytkownikiem tankowca jest przedsiębiorstwo żeglugowe: „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe" SA w Gdyni. Wysokość udziału we własności 100%. Wysokość udziału we własności kapitału polskieo 100%. Tytuł nabycia: Na mocy art. 2 ust. 1 lit. c dekretu z dnia 8 marca 1946 r. o majątkach opuszczonych i poniemieckich (Dz. U. R. P. Nr 13, poz. 87). Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich wpisano dnia 24 lipca 1948 r. pod nr R Mor 81 tankowiec motorowy „TURNIA" o międzynarodowym sygnale odróżniającym SPAG. Według Świadectwa pomiarowego, wystawionego dnia 10 września 1947 r. przez Główny Urząd Morski w Gdańsku nr 88/47, wynik urzędowego obliczenia wymiaru statku jest następujący: długość 56,03 m, największa szerokość 9,14 m, głębokość 3,60 m, największa długość przedziału maszynowego 10,75 m, pojemność brutto 1885,2 m³ czyli 666,14 ton rejestrowych, pojemność netto 884,2 m³ czyli312, 45 ton rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1944 w Rochester N. Y. (U.S A.). Dane te nie zostały udowodnione. Portem ojczystym statku jest Gdynia. Data zarejestrowania statku: dnia 24 lipca 1948 r. R Mor 81. Właścicielem statku jest: Skarb Państwa Polskiego (Ministerstwo Żeglugi)). Użytkownikiem tankowca jest przedsiębiorstwo żeglugowe: „Gdynia —Ameryka Linie Żeglugowe" S. A. w Gdyni. Wysokość udziału we własności: 100 proc. Wysokość udziału we własności kapitału polskiego: 100 proc. Tytuł nabycia, Tankowiec został zakupiony przez Polska Misję Morską, z demobilu amerykańskiego. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

Wydawnictwo Morskiego Instytutu Wydawniczego, Spółdzielnia z odp. udz. w Gdyni, ul. Świętojańska 126.
Redakcja: Gdynia, ul. Świętojańska 99, tel. 49-42. — Administracja: Gdynia, ul. Świętojańska 126, tel. 43-53.
P.K.O XI — 111 — Red. nacz. **Mgr. K. Zagórny-Kretowicz.**
Druk. Nr 8 Spółdz. Wyd.-Oświatowej „Czytelnik" Gdynia, Mściwoja 7 — 2000 egz. — Zam. 288. — W-13550.

ERRATA

We właściwym tekście pseudonimów i kryptonimów w skrótach źródeł

zamiast *Kks* powinno być *SpK*
„ *KNo* „ „ *KaN*